

ROMA - ANNO II N. 12 - 23 MARZO 1940 - XVIII  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

# CRONACHE DELLA GUERRA



PASQUA DI GUERRA  
COLOMBI PORTAORDINI

UNA  
LIRA

TUMMINELLI E C. - EDITORI



# CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ  
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

## ABBONAMENTI

Abbonamento annuale: Italia e Colonie L. 45  
Abbonamento semestrale: Italia e Colonie L. 24  
Abbonamento annuale: Estero L. 130  
Abbonamento semestrale: Estero L. 70

Per abbonarsi inviare voglia o assegno all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia  
**COSTA LIRE UNA**

**TUMMINELLI E C. EDITORI**  
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

# SALUTE

QUINDICINALE  
DELLA VITA SANA

## VI RAGGUAGLIA

SU OGNI PROBLEMA DI  
IGIENE, DI MEDICINA  
GENERALE, DI EDUCAZIONE  
FISICA, DI ALIMENTAZIONE  
RAZIONALE

# SALUTE

## SI RIVOLGE

AI GIOVANI CHE STUDIANO  
E AGLI UOMINI CHE  
LAVORANO, È LA GUIDA  
INDISPENSABILE  
A TUTTE LE DONNE

# SALUTE

ESCE IL 5 E IL 20  
DI OGNI MESE.  
Costa lire 2,50

**TUMMINELLI & C.**  
EDITORI - ROMA  
CITTÀ UNIVERSITARIA

# Film

SETTIMANALE DI CINEMATOGRAFO TEATRO E RADIO DIRETTO DA MINO DOLETTI

*"è assolutamente il miglior giornale cinematografico che io conosca"* Alessandro Korda

★ Esce il sabato in 12-16 e più pagine. ★ E' il più diffuso, il più ricco e informato giornale di spettacolo. ★ Pubblica romanzi e novelle dei massimi scrittori italiani e stranieri. ★ Ha la più vasta rete di corrispondenti specializzati in tutto il mondo. ★ Ha pubblicato le memorie e i ricordi artistici più interessanti: da Francesca Bertini ad Alberto Collo, a Charlot, a Rodolfo Valentino, a Isa Miranda a Umberto Melnati. ★ E' il giornale più riccamente illustrato. ★ Ha la collaborazione più vasta e più ricca di qualsiasi altro giornale italiano perchè, nell'intento di avvicinare sempre più la letteratura al cinematografo, pubblica scritti dei nostri massimi letterati. ★ Bandisce concorsi per attori e per soggetti.

## HA PUBBLICATO SCRITTI DI:

Vittorio Mussolai	Alberto Coasiglio	Giovanni Mosca
Antonio Baldini	Attilio Crepas	Luigi Motta
Felice Carena	Bruno Corra	Renata Mughini
Guelfo Civinini	Gabriellino d'Annunzio	Ada Negri
Lucio D'Ambrà	Vito De Bellis	G. Gaspare Napolitano
Ugo Ojetti	Alessandro De Stelaei	Corrado Pavolini
Marcello Piacentini	Rosso di San Secondo	Mario Pettinati
Romano Romaeelli	Marise Ferro	Mario Puccini
Giuseppe Adami	Luciano Folgore	Lucio Radeati
Goffredo Alessandrini	Antonino Foschini	Enrico Rocca
Jane Altea	Arnoldo Frateili	Giao Rocca
Ettore Allodoli	Luigi Freddi	Enrico Roma
Corrado Alvaro	Attilio Frescura	Alberto Rossi
Edoardo Anton	Marcello Galliani	Carlo Salsa
Luigi Antonelli	Carmine Gallone	Oswaldo Scaccio
Maurice Bessy	Valentino Gavi	G. V. Sampieri
Ugo Betti	Augusto Genina	Bino Sanminiatielli
Alessandro Blasetti	Cipriano Giachetti	Francesco Saporiti
Alessandro Biondi	Guglielmo Giannini	Fabrizio Saraceni
Massimo Bontempelli	Salvatore Gotta	Margherita Sarfatti
Henry Bordeaux	Mario Gromo	William Saroyan
Aldo Borelli	Ben Hecht	Enrico Serretta
C. Ludovico Bragaglia	Fereac Korneadi	Lamberti Sorrealino
Irene Brin	Mario Labroca	Alberto Spina
Diego Calcagno	Stelano Landi	Guido Stacchini
Raffaele Calzini	Carlo Linati	Renato Tassinari
Mario Camerini	Cesare Vico Lodovici	Bonaventura Tecchi
G. Campailla-Mancini	Maffio Malli	Fabio Tombari
Alan Campbell	Francesco Malgeri	Diego Valeri
Guido Cantini	Camillo Mastrocinque	Gino Valori
Raffaele Carriari	Vittorio Metz	Alessandro Varaldo
Alfredo Casella	Dimitri Mitropoulos	Franco Vellani-Dionisi
Alberto Cavalcanti	Bernardino Molinari	Carlo Veneziani
Luigi Chiarini	Indro Montanelli	Orio Vergani
Alberto Colantuoni	Marino Moretti	Geza Von Bolvary
		Cesare Zavattini
		Giuseppe Zucca

ESCE IL SABATO E COSTA UNA LIRA

*è, nel campo del giornalismo cinematografico  
e teatrale, qualche cosa di veramente nuovo*

**TUMMINELLI & C. - EDITORI**  
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

# ASPIRINA







Il dramma finlandese - Quanti erano ancora rimasti nelle città dilaniate dai bombardamenti, si avviano verso altre località ora che le loro terre dovranno passare ai russi. (Foto Bruni)

## DOPO LA PACE IN FINLANDIA

# LA SITUAZIONE NEL BALTICO

Questo della guerra di Finlandia è un ben triste epilogo. Segna la dolorosa vittoria della forza bruta sulla manovra strategica. E' infatti dopo aver subito per tre mesi dei clamorosi scacchi militari che l'Unione Sovietica è riuscita ad aver ragione della difesa avversaria, sfruttando la pressione della propria forza di massa. All'indomani stesso di questo primo ed unico risultato militare, la Russia — forse timorosa che il futuro potesse precipitarla negli ingranaggi del gioco britannico — ha preso l'iniziativa di trattative di pace. Isolati dal resto del mondo, traditi dagli amici scandinavi, abbandonati a loro stessi, i finnici hanno dovuto cedere alla forza e piegarsi alla volontà sovietica di fronte alla minaccia di una nuova insostenibile, brutta offensiva di logoramento.

\*\*\*

Con il trattato di pace firmato a Mosca il 12 corrente, l'U.R.S.S. ha potuto in realtà assicurarsi tutte quelle concessioni territoriali che le premeva ottenere ed ha così avuto modo di concludere il primo tempo di quel programma di ripresa baltica, impostato dal Kremlino, allo scopo di riguadagnare almeno le posizioni perdute.

Dopo la fine della guerra mondiale, dopo lo sfacelo dell'Impero Russo e l'avvento al potere del bolscevismo, la Russia europea veniva a perdere le sue migliori province ed abbandonava le sue principali posizioni strategiche. Col distacco dallo stato di Polonia, Finlandia, Lettonia, Lituania ed Estonia, e con la cessione della Bessarabia, la Russia decadeva in real-

tà dal proprio carattere di Potenza europea per assumere definitivamente la fisionomia di nazione asiatica. Geopoliticamente l'U.R.S.S. veniva allontanata dal centro-Europa e dall'ambiente sudslavo: strategicamente veniva riacciata in fondo al Golfo di Finlandia, il cui accesso — dopo le esperienze tedesche del 1918 — si era dimostrato assai facilmente sorvegliabile.

E' questo appunto il fondamentale motivo di debolezza della Russia, la situazione navale: la peggiore che si possa immaginare. I suoi sbocchi al mare avvengono tutti infatti o su mari chiusi o su mari bloccati dai ghiacci. In Estremo Oriente troviamo la Russia affacciata ai mari del Giappone e di Ochotsk, entrambi sorvegliati e controllati perifericamente da posizioni nipponiche. In Europa la vediamo sboccare su due bacini: il Baltico e il Mar Nero e la vediamo infine ridotta alla scappatoia del canale di Stalin per poter andare a sfogare la sua sete di mare libero nelle gelate acque dell'Artico. Questa assoluta precarietà in fatto di posizioni navali comporta a sua volta la creazione di quattro diversi fronti marittimi: un fronte estremo-orientale, un fronte del Mar Nero, un fronte baltico e un fronte artico. Di qui la dolorosa necessità di dover disperdere le forze navali in quattro direzioni o meglio di dover creare una flotta per ogni diverso fronte marittimo. In questo ordine di considerazioni è facile comprendere come anche oggi questi separati e necessariamente deboli nuclei di un pur ragguardevole complesso di forze navali non possano competere con le flotte che essi

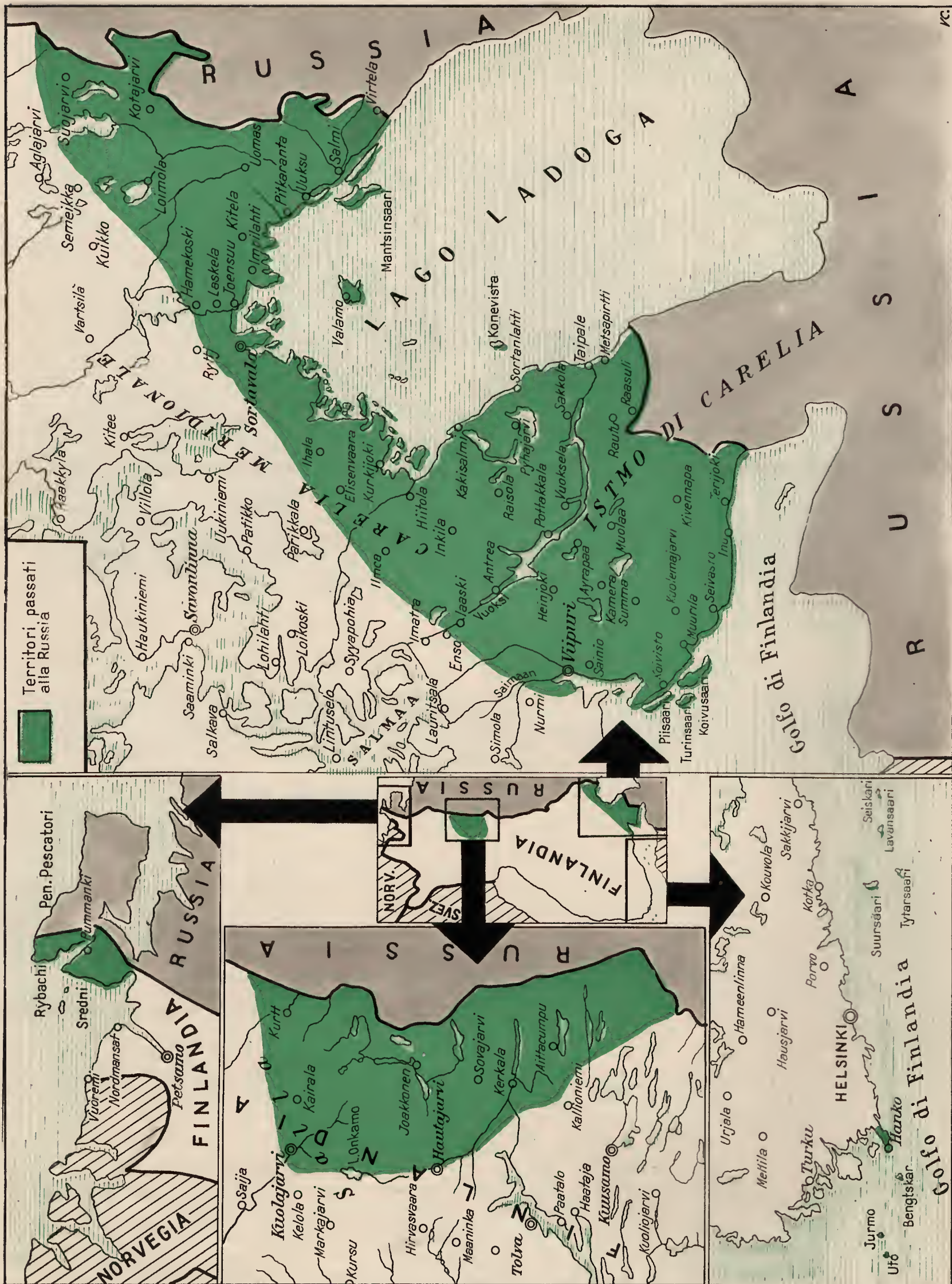
vengono ad incontrare nei diversi settori: in Estremo Oriente con la flotta nipponica, agli sbocchi del Mar Nero con la flotta italiana, alle porte del Baltico con la flotta germanica, ai varchi occidentali del Mar Glaciale con la flotta britannica.

Premesse queste difficoltà croniche della situazione navale russa, appare chiaro come anche gli attuali successi della politica — o meglio della forza — sovietica non mutino in realtà di un millimetro la realtà della situazione strategica dell'U.R.S.S. Nel nord infatti i Sovieti sono semplicemente riusciti a svincolarsi dalle angustie del golfo di Finlandia per rimanere peraltro sempre vincolati alle angustie del chiuso bacino del Mediterraneo baltico. Il libero transito attraverso quella lingua di territorio finlandese che costituisce un esile ponte gettato tra Russia e Norvegia, è invece un risultato degno di essere meditato in quanto esprime l'eterna tendenza geopolitica della Russia di sboccare su di un litorale atlantico libero dai ghiacci e dal controllo tedesco.

\*\*\*

Considerate da vicino, le clausole territoriali del trattato di pace russo-finlandese ci appaiono come complemento dei risultati conseguiti dalla Russia dopo la stipulazione dei noti accordi con la Lituania, la Lettonia e l'Estonia. Da Memel a Hangö tutta la zona centrale del Baltico viene a cadere sotto il controllo sovietico. Analogamente il Golfo di Finlandia finisce col diventare un braccio di mare russo.





DOPO L'ACCORDO FINNO-SOVIETICO. I NUOVI CONFINI DELLA FINLANDIA E I TERRITORI PASSATI ALLA RUSSIA: ISTMO DI CARELIA - PENISOLA DEI PESCATORI - ZONA DI KUOLAJARVI - BASE DI HANKO



Sintomatico è invece il fatto che nell'accordo russo-finnico non viene fatto cenno alcuno alle isole Åland. Ciò può indurre a due supposizioni: o che la Russia — anche per non allarmare eccessivamente le nazioni scandinave — si disinteressa della parte settentrionale del Baltico e cioè del Golfo di Botnia lasciando che esso diventi un lago chiuso ed un bacino di unificazione finno-svedese, oppure che pensi di aggirare la posizione raggiungendo il Golfo di Botnia a nord per via di terra, allorchè sarà compiuta la costruzione della progettata linea ferroviaria Kemijarvi-Kandalaska che verrà in realtà a gettare un ponte tra la zona del Mar Bianco e quella superiore del Baltico.

In definitiva, dopo la conclusione di questo primo tempo della ripresa offensiva della Russia nel Baltico, le specifiche posizioni e le rispettive condizioni di equilibrio sono le seguenti: il confine geopolitico russo-tedesco nel Baltico non subisce nessuna variazione e rimane fissato all'altezza di Memel. Analogamente rimangono invariate — malgrado il miglioramento delle posizioni baltiche della Russia — le prerogative tedesche in fatto di controllo del bacino.

La Svezia si trova invece ad essere direttamente minacciata dal riaffacciarsi della Russia al bacino centrale del Baltico: Stoccolma stessa si trova ad essere a meno di 300 chilometri in linea d'aria dalle basi russe delle isole Hiiumaa e Saaremaa e quindi esposta ad una offesa aerea oltre che navale. Infine Svezia e Norvegia insieme hanno motivo di allarmarsi per la dichiarata intenzione sovietica di riprendere la gravitazione verso l'Atlantico. La prima vede l'attenzione sovietica dirigersi su Hammerfest, Tromsø e Narvik, la seconda comprende che la costruzione della ferrovia Kandalaska-Kemijarvi ha principalmente lo scopo di puntare su Lulea, luogo di sbocco dei distretti siderurgici svedesi del nord e punto di partenza dei rifornimenti di minerale diretti alla Germania. E' proprio in questo delicatissimo settore economico che potrebbe domani venir messo alla prova il grado di resistenza dell'intesa russo-tedesca.

Può sembrare forse strano che all'indomani stesso della capitolazione della Finlandia, avvenuta soprattutto per il mancato funzionamento della tanto proclamata solidarietà scandinava, si venga a parlare di un Patto difensivo di alleanza tra Finlandia, Svezia e Norvegia. Sembra cioè soprattutto strano che la



Spettacolo triste e sinistro: ecco che cosa resta di Viipuri dopo i bombardamenti russi (Publifoto)

Finlandia possa accostarsi con fiducia ad un Patto di alleanza con delle nazioni che proprio ieri hanno dimostrato di non sapersi decidere al momento opportuno.

Ma sono gli stessi termini della situazione attuale quelli che intervengono a porre necessariamente le tre nazioni su di un medesimo piano politico, fungendo da elemento catalizzatore dell'alleanza. Dopo i precedenti di Lettonia, Lituania ed Estonia, e dopo la recente azione in Finlandia, le Nazioni scandinave non possono più nutrire dubbi sulle intenzioni e sulle direttrici di espansione dell'U.R.S.S. La creazione di un fronte di resistenza che ieri poteva essere semplicemente conveniente risulta oggi assolutamente necessaria. Un fronte concepito per la pura difesa degli interessi nordici e non disposto a prestarsi al gioco di interessi

altrui. Un fronte deciso in definitiva a sbarrare alla Russia la via dell'Occidente.

A questo proposito restano peraltro da vedere soprattutto tre fattori: primo, come la Finlandia potrà assumere una fisionomia di resistenza dopo che le sue migliori posizioni strategiche e le sue principali fortificazioni sono passate in mano sovietica; secondo, in quali pratici termini militari verrà fissato il funzionamento della solidarietà finno-scandinava; terzo, come la Finlandia stessa riuscirà a dimostrare a Mosca la compatibilità dell'alleanza nordica col secondo paragrafo del trattato di pace russo-finlandese che esplicitamente vieta alle due parti contraenti di entrare in alleanze o blocchi politici suscettibili di rivolgersi contro una di esse.

GUSTAVO CARELLI



Onore ai morti: ecco in una distesa di neve il funerale del tenente colonnello Dyrssens, capo dei volontari svedesi caduto sul campo dell'onore (Publifoto)





I primi saluti nell'incontro del Brennero. (Da sinistra a destra): Von Ribbentrop, Conte Ciano, il Duce, il Führer. (Publiloto)

# L' INCONTRO AL BRENNERO FRA MUSSOLINI E HITLER

Quanto l'incontro del Duce col Führer al confine italiano sia giunto inatteso negli ambienti politici d'oltr'Alpe e d'oltre Manica, è dimostrato dagli editoriali pubblicati dal *Temps* e dal *Times* la sera stessa in cui il « D.N.B. » stava per pubblicare a Berlino il laconico comunicato, al riguardo. Mentre il primo cercava di togliere qualsiasi valore chiarificativo e definitivo ai colloqui romani di Sumner Welles, il secondo non faceva che ripetere, per la millesima volta, l'intenzione alleata di rifiutare una qualsiasi pace con gli attuali governanti germanici. Proprio nella medesima ora si annunciava che Sumner Welles rinviava la sua partenza fino all'ultimo istante possibile, consentitogli dall'imbarco prestabilito sul *Conte di Savoia*, probabilmente per attendere ragguagli sull'incontro di Mussolini e di Hitler ai limiti confinali d'Italia.

Comunque sia, l'imponenza degli avvenimenti in corso, la loro possibile evoluzione, l'intensissima attività diplomatica spiegatasi nelle ultime settimane, danno ampiamente ragione dell'incontro e del lungo colloquio fra i due Capi. Contrariamente a quanto, di solito, accade in altri paesi di fronte ad avvenimenti così eccezionali, l'incontro al Brennero non ha dato luogo, in Italia, a nessun nervosismo, a nessuna tensione. Il popolo italiano ha subito compreso che esso, nonostante la sua straordinaria portata, che assumeva spiccatissimo rilievo dalla personalità degli interlocutori, rientrava perfettamente nel quadro dell'Asse, dell'alleanza italo-germanica e degli accordi successivi. Fedele alla consegna dei primi giorni, il Paese ha dato ancora una volta la misura della sua disciplina, del suo senso della realtà, della sua illuminata devozione al Duce, che

**Nello spirito dell' Asse, dell' alleanza e degli accordi italo-germanici - Polemiche sulla pace fra la Russia e la Finlandia - Diplomazia e affari - Un' alleanza scandinava? - Le direttive moscovite.**

trova negli avvenimenti che si svolgono sotto i nostri occhi una quotidiana conferma, una riprova solenne delle sue intuizioni.

E come era da prevedere, l'incontro al Brennero ha suscitato dovunque un'infinità di ipotesi e di interpretazioni, che vanno segnalate al solo scopo di indicarne l'arbitrarietà. A Parigi come a Londra si cercano diversi capaci di distrarre l'attenzione della pubblica opinione da quello che è l'avvenimento indubbiamente più importante da quando si sono iniziate le ostilità fra la Germania e il blocco anglo-francese. Ma ogni sforzo in questo senso riesce vano, perchè la coscienza mondiale trova da sé le sue vie e i suoi orientamenti per comprendere la verità all'infuori di ogni deformazione.

All'indomani della pace moscovita è stato, su per la stampa europea, un dilagare di posture indiscrezioni e di accese polemiche, che rappresentano, nel complesso, un singolare e tardivo palleggiamento di responsabilità e di scambievoli accuse. Ed esse sono tali da suggerire dubbi molto seri sulla sincerità e sulla concretezza dei propositi di aiuto fatti balenare a Ginevra prima, a Parigi e a Londra poi, all'infelice Finlandia.

C'è soprattutto un articolo del Trattato di pace stipulato a Mosca, il quinto, che ha sol-

levato viva sorpresa e larghi commenti soprattutto sulle rive della Senna: commenti che la censura non ha cancellato. L'articolo dice: « L'U.R.S.S. si impegna a ritirare le sue truppe dalla regione di Petsamo, volontariamente ceduta alla Finlandia dallo Stato sovietico, conformemente al Trattato di pace del 1920 ». Ma non era, dunque, nelle vicinanze di Petsamo, che si era scatenata con maggiore violenza la aggressione sovietica fin dagli inizi del conflitto? E come mai, questa subita cedevolezza nel Trattato di pace per la parte concernente Petsamo, mentre così severe sono state mantenute le clausole per le altre zone di confine?

La risposta possibile a questi inquietanti interrogativi è stata ricercata in alcuni retroscena di natura economico-finanziaria, capaci di gettare molta luce su tutto il groviglio diplomatico nascosto al di là del conflitto russo-finnico. Le miniere di nichelio di Petsamo, facenti parte del cartello mondiale di quel metallo, sono sfruttate da un trust inglese. Sarebbe questa la spiegazione del fatto che esse sono state escluse dalle rivendicazioni sovietiche? E allora, in virtù di quale accordo segreto, fra quali personalità, a Mosca o a Londra, si sarebbe concluso il non limpidissimo affare? L'U.R.S.S. avrebbe, essa, trattato da grande capitalista con altri grandi capitalisti? E l'Inghilterra, sicura che i suoi investimenti di denaro nella ricchissima punta nord della Finlandia non avrebbero subito attentati, avrebbe, forse, giudicato costoso e rischioso intraprendere un'aperta azione bellica anti-russa, che, alla resa dei conti, avrebbe avuto l'unico scopo di difendere, non le miniere messe tempestivamente al sicuro, ma il territorio e il popolo finnici?



Altra sorpresa e altro problema. Imponendo le loro condizioni di pace al governo di Helsinki, i russi hanno dimenticato le isole Aaland. Quelle isole finlandesi avevano sempre rappresentato uno dei principali obiettivi del Cremlino. L'aver Mosca rispettato implicitamente il tradizionale desiderio di Stoccolma che quelle isole non siano nelle mani di una grande potenza, potrebbe rappresentare, secondo rilievi parigini, un cospicuo compenso alla rigida neutralità svedese, che ad un certo punto si è trasformata, se non in una vera e propria « mediazione » (Stoccolma non vuole che si adoperi questo vocabolo), certo in una aperta volontà del governo svedese di assolvere una funzione di « intermediario ».

Ma sorprese, e sorprese sgradevoli, ve ne sono pure nella manipolazione definitiva del trattato di pace. Gunther, per suo conto, l'austriaco plenipotenziario finlandese per il proprio, hanno ugualmente rivelato che la clausola riguardante la costruzione della ferrovia, di carattere strategico, destinata a collegare Murmansk con la Svezia passando per Kemijarvi e Rovaniemi, è stata imposta alla Finlandia inaspettatamente all'ultimo momento. Il mandatario finlandese, a cose fatte, ha tenuto a dire che non si tratta di cosa di molta importanza. Ma, in realtà, trapela in quella clausola il crescente interesse russo per i paesi scandinavi.

La verità è che la recente pace di Mosca non ha soltanto lasciato un largo strascico di malumori, d'inquietudini, di malcelate recriminazioni dell'uno alleato occidentale contro l'altro, ma anche aperto il vortice di polemiche ardenti sulle prospettive e sulle nuove possibili polarizzazioni della politica russo-tedesca. Infatti, già si parla di un'alleanza nordica diretta a garantire i confini della Finlandia, della Svezia e della Norvegia. Sebbene il Trattato testé concluso non permetta alla Finlandia di aderire a combinazioni dirette comunque contro l'U.R.S.S., si dice che Mosca non farebbe opposizione ad un'alleanza di tal genere. Ma i paesi stessi, che dovrebbero concertarla fra di loro, non sembrano unanimi nel valutarne l'opportunità e la convenienza.

La stampa degli Stati neutrali si domanda quali prospettive apra alla futura situazione europea la pace di Mosca. Non è detto che alle congetture lanciate in proposito sia « estraneo », in alcuni ambienti, l'intenzione di complicare il corso degli eventi. Un'agenzia, riepilogando gli aspetti della politica dell'U.R.S.S. in questi ultimi mesi, giunge alla conclusione che dopo avere garantito la sicurezza della frontiera nord occidentale col Trattato di pace russo-finlandese, la politica estera di Stalin entra in una nuova fase, anche se la nota dominante della politica stessa rimane sempre caratterizzata dal principio della « pace staliniana », che tutti han veduto come sia « pacifica ». Questa pace consiste nel garantire preventivamente e consuntivamente la sicurezza dell'Unione Sovietica in ogni direzione non solo a nord-ovest, ma anche a sud e ad est. Sarà glioglu dovrà riprendere la via di Mosca?

Non si vede esattamente quale vaghezza possa sollecitare Mosca ad imbarcarsi in una avventura caucasica. Ancor meno verosimile appare tale desiderio nella Turchia. C'è da domandarsi, piuttosto se la vittoria russa sulla Finlandia, la quale non rende il colosso russo più pericoloso di quanto non lo fosse mesi or sono, non faccia risorgere a Londra la speranza che, soddisfatte le proprie ambizioni territoriali, Stalin si accontenti ad assecondare il gioco dei nemici della Germania. Per assolvere simile compito non avrebbe da far altro che « dosare » i suoi rifornimenti alla Germania, sì da consentirle un lento prolungamento della guerra, cosa eccellente ai fini della rivoluzione mondiale sempre sognata e vagheggiata da Mosca, nonché ai fini di quell'esaurimento



Durante la sosta romana di Sumner Welles, la visita ai lavori dell'E 42. (Publifoto)

tedesco, che è l'estrema risorsa degli Alleati occidentali.

Si pensa, così, che la pace di Mosca possa restituire agli Alleati d'Occidente le carte di un ginoco, che, durante i primi tre mesi della guerra con la Germania, parve loro stare molto a cuore. Qualche giornale svizzero non ha mancato di sollevare cauti e discreti dubbi sulla sincerità del dolore manifestato da Chamberlain per la capitolazione del governo di Helsinki. Se la Russia ha fatto un passo avanti nel Baltico, come ne ha fatto nell'autunno scorso uno notevole in Polonia, le sue nuove posizioni sono tuttavia lontane dall'uguagliare quelle del 1914, che pure non impedirono a Londra di allearsi con l'Impero degli Zar. Chiusa ora la parentesi dell'operazione polacca e dell'operazione finlandese, non sarebbe possibile risuscitare a Mosca un certo senso

di gelosia di fronte alla potenza germanica e, quindi, speculare su questa eventuale ripresa di rivalità. Sono dei giornali svizzeri che prospettano simile eventualità all'orizzonte.

Ma gli storici conoscono molto bene due cose. Conoscono, innanzi tutto, la cosiddetta legge della eterogenesi dei fini, per cui nove volte su dieci il risultato concreto delle imprese umane è proprio il contrario di quello previsto. E, in secondo luogo, sanno molto bene che, nei momenti decisivi della storia, la sapienza che guida la linea di condotta dei grandi organismi politici nella parabola discendente, è cosa fragile e superficiale. Per cui vien fatto di domandarsi se caleolare e fare assegnamento su possibili divergenze di associati in una impresa comune, non sia il modo più acconcio e più efficace per rafforzare i loro vincoli.

\*\*\*



Preparazione all'alleanza scandinava: convegno dei tre ministri degli esteri. Da sinistra a destra: Peter Munch (Danimarca), Halfdan Koht (Norvegia), Christian Günther (Svezia) (Foto Bruni)





Particolari commoventi del dramma finlandese. Sono stati autocarri pieni di bimbi i primi che hanno lasciato i luoghi della occupazione russa (Publifoto)

## IL SECONDO CAPITOLO DELLA GUERRA EUROPEA

Con la pace conclusa a Mosca tra i plenipotenziari finlandesi e quelli sovietici, si è chiuso il secondo capitolo della nuova guerra europea.

Il primo capitolo — quello della guerra in Polonia — durò tre settimane; questo si è protratto per 104 giorni. Da quello, la Polonia uscì annientata; da questo, la Finlandia ha potuto portare in salvo la propria indipendenza, ma a costo di sacrifici ben gravi, di uomini, di ricchezze, di territori.

Ad una Europa esitante ed incerta, che sta combattendo una guerra senza battaglie essa ha mostrato comunque un volto eroico mentre, dal punto di vista militare, due sono i periodi in cui si può suddividere il corso delle operazioni. Nel primo, il Comando Sovietico parve ispirarsi al concetto di attaccare dimostrativamente sull'istmo, tentando invece di invadere il territorio finlandese con più colonne, le quali, prendendo a base logistica l'unica ferrovia di Murmansk, avrebbero dovuto marciare concentricamente, alcune verso il golfo di Botnia, le altre dalla zona del lago Ladoga verso il rovescio della linea Mannerheim ed i centri più popolosi e vitali della Finlandia. Piano d'operazioni, che risentiva indubbiamente del ricordo e dell'imitazione di quello attuato dai Tedeschi in Polonia, ma che qui appariva irrealistico ed irrazionale, in quanto prescindeva dalle qualità e condizioni delle proprie truppe, dalla reazione dell'avversario, dalle condizioni di terreno e di ambiente.

Le colonne russe, lanciate isolatamente, senza possibilità alcuna di reciproco appoggio, nel nevoso deserto della Lapponia, sotto temperature bassissime, senza avere nemmeno un equipaggiamento dei più adatti, ed appesantite per dappi dall'autocarreggio e dalla mancanza, o almeno scarsità, di fanterie sciatiche, erano

destinate ad essere battute l'una dopo l'altra, irrimediabilmente.

Avrebbe potuto salvarle, soltanto, la passività dell'avversario. Ad esse, invece, il Comando finlandese, prontamente intuì le intenzioni operative dell'avversario oppose una tattica intelligente e mirabilmente adatta alle circostanze. Pur disponendo, cioè, di effettivi molto limitati e di un armamento di gran lunga inferiore a quello dell'avversario, il Maresciallo Mannerheim seppe dosare opportunamente i vari settori nei quali si profilava l'invasione nemica, costituendosi all'interno delle riserve abbastanza forti, per poterle lanciare, al momento opportuno, nei tratti più minacciati.

Facendo, quindi, il vuoto avanti alle colonne sovietiche, egli riusciva ad attirarle nel terreno più propizio, ove esse non avrebbero potuto mettere a proprio profitto né la superiorità numerica né il più potente armamento, e dove, invece, la fanteria finnica, conoscitrice perfetta del terreno ed assuefatta al clima ed all'ambiente, poteva operare a suo perfetto agio e rapidamente raggiungere la superiorità sull'avversario. Faticosamente, a mano a mano che si allontanavano dalle loro basi, gli scaglioni russi si addentravano nell'insidioso territorio finnico, in gran parte coperto da laghi e foreste, e per ragioni tattiche e logistiche erano costretti a lasciarsi indietro dei distaccamenti più o meno numerosi. Mediante agili e velocissime pattuglie di sciatori, quindi, i Finlandesi attaccavano questa linea di comunicazioni, in genere troppo sottile ed assai debolmente guardata, insidiando così i rifornimenti e continuamente tormentavano sui fianchi le colonne avanzanti, depauperandole di uomini e stancandole. Quando, poi, i grossi sovietici erano costretti a sostare ed a bivaccare in territo-

rio, che ai Finlandesi sembrava propizio per l'attacco, questo veniva sferrato, per lo più, contro truppe logore, stanche, oppresse dal gelo, mal rifornite, che diventavano facile preda per l'avversario. E' questo il breve dramma che si ripeté ad Aglajervi, a Suomussalmi, a Raate, a Siskijervi, a Uoma.

Sull'istmo, intanto, benché il Comando russo fosse andato intensificando la sua pressione e gli attacchi contro la linea Mannerheim, in nessun punto era riuscito ad intaccarla.

Alla fine del secondo mese di guerra, il servizio stampa dell'alto Comando finnico pubblicava un comunicato riassuntivo delle operazioni, in cui poteva presentare un bilancio di esse, perfettamente in attivo: mandato a vuoto il piano sovietico di sfiorbiare il paese in tanti segmenti e quindi avvolgerli ed annientarli; infranto il tentativo di stringere tutta la parte settentrionale del territorio nazionale nella morsa di due contingenti, avanzanti dalla baia di Petsamo l'uno, in direzione nord-sud, e da Salla l'altro, in direzione est-ovest; completamente distrutte, al centro, due divisioni nemiche, e respinto anzi, in questo settore, l'avversario sulla linea di confine; contenute, infine, tutte le azioni che tendevano all'espugnazione della linea Mannerheim, sia attaccandola frontalmente dall'istmo Careliano, sia tentando di scardinarla ed avvolgerla di fianco, dalla zona del lago Ladoga.

« In nessun punto — concludeva, non senza una punta di giusto orgoglio, il comunicato — la difesa finnica ha ceduto ».

Fu il 1° febbraio, che il Comando sovietico, dopo una breve sosta, iniziò un secondo periodo operativo, concentrando, questa volta, tutti i suoi sforzi nel settore dell'istmo, contro la linea Mannerheim. Ora, finalmente, il Coman-





**Morte e desolazione:** all'aperto, dopo un bombardamento aereo, un medico della Croce Rossa cura feriti o ricomponi cadaveri. (Publifoto)

do russo si atteneva al partito migliore: quello, che avrebbe consentito di far valere e d'imporre all'avversario la propria superiorità numerica e di armamento. Era chiaro che questi elementi avrebbero, inesorabilmente, prevalso in una battaglia di logoramento, sopra un fronte angusto ed alimentato, per di più, da una ricca e vicina base logistica, quale quella di Leningrado. Agli amanti dell'arte militare questo metodo di attacco, basato sul trionfo del numero sull'intelligenza, può apparire come la negazione dell'arte stessa, ma esso — anche se vi si era arrivato un po' tardi — era il più logico e razionale che i Russi potessero adottare, in considerazione appunto della grande superiorità qualitativa dei Finlandesi e, per contro, della schiacciante superiorità dei propri mezzi e dell'assoluta indifferenza alle perdite umane.

Contro la linea Mannerheim, il Comando della 7ª armata russa era passato attraverso vari sistemi di attacco. In un primo momento, quasi disdegnando l'impiego del cannone, arma ritenuta, forse, dai Comandi sovietici, alquanto sopravanzata o borghese, fecero uso quasi esclusivamente di carri armati, lanciandoli in grosse formazioni e quasi sempre senza alcuna preparazione di artiglieria, contro le forti posizioni del sistema; ma essi andarono ad urtare contro gli ostacoli passivi, predisposti dai Finlandesi ed assolutamente intatti, così che, esposte al fuoco delle artiglierie in terreno del tutto scoperto, queste formazioni carriste non fecero che subire perdite molto rilevanti, senza raggiungere alcuno degli obiettivi.

Il comunicato finlandese del 29 dicembre segnalò che contro la linea Mannerheim erano stati lanciati dei violenti attacchi, per la prima volta preceduti da una imponente azione di artiglieria. Ma quest'azione stessa rivelava chiaramente le deficienze dell'artiglieria russa, non tanto nei materiali, quanto nell'impiego. Fino al 20 gennaio, infatti, gli effetti ottenuti dai Russi, con i loro tiri, in genere disordinati ed imprecisi, furono molto limitati e gli attacchi delle fanterie e dei carri rimasero del pari infruttuosi.

Il 21 gennaio, in occasione di un attacco locale, nella zona di Taipale, all'estremità orientale dell'istmo, sembrò che i Russi avessero voluto fare una specie di prova generale di un attacco combinato e giudiziosamente predisposto dei vari elementi d'azione; l'assalto delle fanterie, cioè, fu preceduto da un'accurata preparazione di artiglieria, ed appoggiato così da tiri di accompagnamento come da formazioni di carri armati leggeri, mentre circa una sessantina di aeroplani da bombardamento agivano contro le posizioni fortificate, anche essi accompagnati e scortati da pattuglie da caccia.

Il 1º febbraio, infine, fu la giornata cruciale per la linea Mannerheim. Dopo una preparazione d'artiglieria durata circa sei ore, una divisione di fanteria, preceduta da cortine fumogene e fiancheggiata da nugoli di carri leggeri, con i quali appariva evidente un coordinamento molto meglio predisposto, riusciva ad infiltrarsi nella parte più avanzata della linea, nel settore di Summa, a sud-est di Viipuri. Questo primo successo, locale e di non grande entità, fu poi allargato e completato con la grande azione dell'11 febbraio: la prima offensiva Russa d'insieme veramente poderosa, ben concepita e logicamente condotta. La falla aperta questa volta nel sistema fortificato Finlandese, era grave ed irrimediabile. Nonostante la disperata resistenza dei difensori ed i vigorosi loro contrattacchi, essa si andò sem-

pre più allargando, così che, il giorno 15, fu necessario ripiegare sulla seconda linea, tra il lago Vuoksi ed il golfo di Finlandia.

Rimaneva pressoché intatto il resto della linea, dal Vuoksi a Taipale, ma nel settore occidentale il saliente russo si protendeva, come un cuneo minaccioso, verso Viipuri che già era sotto il fuoco delle batterie sovietiche.

Da quel momento, agli occhi degli osservatori competenti, la situazione dei Finlandesi apparve seriamente, e definitivamente, compromessa. Il valore difensivo della linea Mannerheim era, ormai, annientato per un tratto, fortemente diminuito nell'altro; anche nel settore di Petsamo ed in quello del Ladoga, i Russi avevano ripreso, negli ultimi giorni dell'iniziativa, cogliendo qualche successo, se non preoccupante, tuttavia di qualche rilievo; le perdite, specialmente di ufficiali, avevano raggiunto, nelle azioni più recenti, cifre sempre più allarmanti; per di più, le artiglierie finlandesi si trovavano in crescenti difficoltà sia per difetto di munizioni, sia perché a causa della loro gittata, sensibilmente inferiore a quella delle artiglierie di medio calibro recentemente portate in linea dai Russi, esse non erano in grado di controbatterle efficacemente.

L'ora della crisi era giunta, più presto forse di quel che si attendesse: ad Helsinki, i Capi politici e militari della Finlandia erano costretti a guardare, fermamente, in faccia alla realtà.



**Ed ecco il triste esodo nella tundra gelata di quelli che furono gli eroici volontari delle Pattuglie della Morte.** (Foto Del Papa)





Da lontano i profughi scorgono la grande fumata dei serbatoi di petrolio di Abo colpiti da una bomba incendiaria... (Publifoto)

La Finlandia era virtualmente sola di fronte ad un nemico troppo più forte di lei, ed ormai sarebbe stata follia seguire a sperare che un paese di tre milioni e mezzo di uomini potesse tener testa, da solo, ad uno di centottanta milioni. Aiuti esterni? Ne erano stati promessi, ed anche inviati da più parti; ma a colmare l'enorme sproporzione di forze tra i due belligeranti ed a salvare la Finlandia non potevano, certamente, bastare poche migliaia di volontari, qualche centinaio di aeroplani e taluni vagoni di materiali di artiglieria.

Ci sarebbe stata, sì, la possibilità dell'intervento diretto dell'Inghilterra e della Francia, ma... fino a qual punto era possibile fare asseguimento sopra un'eventualità così lontana e così problematica? Anzitutto, le Potenze democratiche avevano dimostrato, nei riguardi del conflitto russo-finnico, la massima incertezza ed esitazione; la Svezia e la Norvegia, poi, si opponevano risolutamente a qualsiasi passaggio di truppe straniere attraverso il proprio territorio; uno sbarco a Petsamo o a Murmansk sembrava da relegarsi nel regno delle utopie, e ad ogni modo sarebbero dovuti passare dei mesi, prima che l'aiuto franco-inglese potesse far sentire qualche efficacia; infine, non si poteva trascurare la considerazione che il trasferimento del conflitto nordico sul piano della guerra europea avrebbe potuto creare

una situazione particolarmente difficile e pericolosa, anche per la Finlandia stessa.

In questa situazione, incominciò il gioco delle forze diplomatiche internazionali. Il 2 marzo, i ministri di Francia e d'Inghilterra chiedono a Stoccolma ed Oslo se, dietro domanda di Helsinki, i governi Svedese e Norvegese darebbero passaggio alle truppe alleate. Il giorno 3, Stoccolma risponde negativamente, seguita, il 4, dalla Norvegia. Si iniziano, frattanto, le discussioni per la pace a Stoccolma, ed il 7 marzo giungono nella capitale svedese le condizioni russe; non sono, territorialmente, dure come quelle che seguiranno, ma chiedono l'instaurazione di un Governo e di un assetto interno della Finlandia, che la ridurrebbero quasi ad una repubblica sovietica. La Svezia si rifiuta di comunicare le proposte ad Helsinki. Mosca, quindi, avverte Berlino che non può trattare la pace; ma Berlino fa pressioni, perché le difficoltà vengano superate. Mosca, allora, invia nuove proposte, in cui rinuncia alle clausole politiche, ma inasprisce quelle territoriali; Stoccolma le passa ad Helsinki, e di qui, prima di nominare la propria delegazione, si chiede ad Oslo ed a Stoccolma se i due Governi siano disposti, in seguito, a concludere un'alleanza difensiva con la Finlandia. La risposta, in linea di massima, è affermativa, e la delegazione finnica parte.



E ad Helsinki il rettore del Politecnico non ritrova della "magnifica costruzione" che un mucchio di rovine. (Publifoto)

Frattanto Londra, saputo della crisi subita dalle trattative in seguito alla richiesta russa di un Governo sovietico in Finlandia, gioca l'ultima carta, facendo ancora richiedere a Stoccolma ed Oslo il consenso al transito di truppe attraverso i due paesi Scandinavi, mentre il Ministro di Francia informa il Governo finlandese che gli aiuti franco-inglesi sarebbero, in ogni caso, arrivati. Ma ormai tutto era inutile. La sera stessa del 12 marzo, la pace era firmata, al Cremlino.

Le condizioni di essa erano, indubbiamente, molto gravi. Esse dimostrano che Stalin, nell'imporre, si era lasciato guidare da considerazioni storiche, strategiche e commerciali. Il nuovo confine dell'istmo di Carelia, infatti, riproduce quasi esattamente quello che fu imposto alla Finlandia nel 1721, da Pietro il Grande, e viene a togliere alla repubblica finnica le agevoli possibilità di difesa, che erano consentite dalla ristrettezza dell'istmo e dalla particolare conformazione del suo terreno. Il possesso della parte terminale della penisola dei Pescatori assicura alla Russia il controllo della baia di Petsamo e permette all'Urss di garantire in qualsiasi evenienza i suoi traffici con la Norvegia. Lo spostamento della frontiera nella zona di Salla, in corrispondenza della strozzatura della penisola, permette ormai alla Russia di tagliare con facilità, all'occorrenza, le comunicazioni ferroviarie tra la Finlandia e la Svezia, e rappresenta un monito anche per quest'ultima. La ferrovia Kemijarvi-Svezia dista dal nuovo confine appena una quarantina di chilometri, e la Russia ha già fatto conoscere la sua intenzione di allacciarla alla ferrovia di Murmansk.

Col possesso di Viipuri, poi, la Russia ha in mano la chiave militare della Finlandia, tanto più che esso è completato con il possesso della base di Hangö, anche se, per una finzione giuridica, si sia preferito parlare di una forma di affitto per trent'anni. Certo è questo: che il golfo di Finlandia è praticamente diventato un lago russo. La base navale ed aerea di Hangö, inoltre, avvicinerà di circa 400 chilometri la base russa di Kronstadt alla costa Svedese; di là i bombardieri sovietici saranno a soli 280 chilometri da Stoccolma.

Il fatto, infine, di avere ormai il lago Ladoga interamente in territorio russo, con le tre ferrovie che da Leningrado portano alla nuova frontiera e con la linea di arroccamento Viipuri-Suanto, accresce enormemente le possibilità sia di difesa che di offesa dell'Unione Sovietica.

Queste, le principali conseguenze della pace di Mosca, dal punto di vista militare.

Sotto l'aspetto politico, invece, non si può a meno di considerare che la Finlandia ha dovuto piegarsi ad una pace tanto onerosa, pur senza aver toccato una vera sconfitta militare; una innegabile sconfitta diplomatica, invece, è toccata alle grandi potenze democratiche, per non aver saputo decidersi prima ad uno sforzo militare. Avevano una pedina preziosa nel loro gioco, e l'hanno perduta per sempre.

Quale possa essere l'atteggiamento futuro della Russia, è difficile prevedere. La prova data dall'esercito sovietico in Finlandia non si può dire, certo, che sia stata molto brillante; numerose e gravi, invece, sono apparse le deficienze dell'organismo militare sovietico, e noi ne intratteremo di proposito i nostri lettori quando si saranno potuti raccogliere elementi più completi e concreti.

Si annunziano, intanto, trattative per un'alleanza difensiva tra Svezia, Norvegia e Finlandia.

E' un'altra importante conseguenza politica, con la quale si conclude il secondo capitolo del conflitto europeo.

Quando, come, dove si inizierà il terzo?

AMEDEO TOSTI



# DISTRUZIONE DELLE NAVI MERCANTILI

Quando noi consideriamo da un punto di vista giuridico la distruzione delle navi mercantili nemiche e neutrali, generalmente intendiamo la distruzione che avviene dopo che la nave mercantile nemica o neutrale sia stata catturata e costituisca una preda del belligerante. La eventuale distruzione della nave mercantile, senza che si sia proceduto al suo fermo e alla salvezza dell'equipaggio, rientra in quel limitato numero di casi nei quali si riconosce lecito alla nave da guerra di attaccare la nave mercantile considerandola alla stregua di una nave da guerra. Questi casi, variamente considerati nel diritto internazionale, sono riassunti nelle varie leggi di guerra e comprendono generalmente fatti o situazioni delle navi mercantili da giustificare questo trattamento eccezionale.

La nave da guerra può così, di regola, attaccare la nave mercantile che compie atti bellici a favore del nemico o trasmette notizie militari per uso immediato di esso o in qualsiasi altro modo partecipa ad operazioni belliche o non esegue l'ordine di fermarsi o di dirottare, od oppone resistenza attiva alla visita o alla cattura o esegue segnalazioni dopo aver ricevuto l'ordine di astenersene o, infine, se non ottempera a qualsiasi altro ordine dato dall'autorità militare. Ugualmente sono soggette ai rischi dell'azione bellica le navi mercantili scortate da navi da guerra o da aeromobili militari del nemico. Il fatto che una nave mercantile si pone sotto la scorta del belligerante, crea una situazione speciale nei suoi riguardi. Per quanto riguarda le navi mercantili armate a difesa, di regola si può asserire che tale armamento non è motivo per giustificare l'attacco, ma non vi ha dubbio che esso può creare situazioni controverse, come nei riguardi dei sommergibili.

Al di fuori dei casi sopra considerati, le navi mercantili debbono essere fermate, visitate e alla loro eventuale distruzione deve procedersi con le norme che vedremo appresso.

I tradizionali principi di diritto internazionale marittimo, che si trovano affermati anche nella Dichiarazione di Londra del 1909 e furono riconosciuti obbligatori dalla Conferenza di Washington del 1922, sanciscono che una nave mercantile: a) non può essere cattu-

rata prima di aver ricevuto l'ordine di sottostare alla visita e perquisizione allo scopo di determinare il suo carattere; b) non può essere attaccata che se, dopo l'intimazione, rifiuta di fermarsi per subire la visita, o se, dopo catturata, rifiuta di seguire la rotta indicata; c) non può essere distrutta che quando l'equipaggio ed i passeggeri siano stati posti antecedentemente al sicuro.

Invece, durante la guerra mondiale, la Germania aveva attuato il procedimento di silurare, con o senza preavviso e senza riguardo all'equipaggio, ai passeggeri e al carico, le navi mercantili neutrali o nemiche, sospette di contrabbando di guerra e trovate a navigare in zone da essa dichiarate proibite. Tale procedimento, sancito con varie disposizioni (proclami del 4 febbraio 1915, 31 gennaio 1917, 22 novembre 1917 e 5 gennaio 1918), trovò esecuzione nei numerosissimi affondamenti, dei quali rimasero famosi quelli del *Lusitania*, dell'*Arabic* e dell'*Ancona*.

Contro di esso insorsero anche i neutrali e particolarmente gli Stati Uniti, e, nei riguardi dei sommergibili, trovarono solenne conferma, in alcune mozioni, dovute al delegato americano Root, riportate nell'art. I del famoso Trattato di Washington del 6 febbraio 1922.

Le regole che ne derivavano non ebbero attuazione convenzionale non essendosi pervenuti alla ratifica del Trattato da parte di tutti i firmatari, ma vennero in parte confermate alla Conferenza di Londra, in una dichiarazione, incorporata come art. 22 del Trattato firmato il 23 aprile 1930, che può riassumersi nei seguenti termini:

1) i sommergibili nelle loro azioni contro le navi mercantili, debbono conformarsi alle regole del diritto internazionale, alle quali debbono sottostare le navi di superficie;

2) in particolare, eccettuato il caso di persistente rifiuto all'intimazione di fermo, debitamente fatta, o di resistenza alla visita o cattura, una nave da guerra, tanto di superficie che sommergibile, non può affondare o rendere incapace alla navigazione una nave mercantile, senza avere prima posto in salvo i passeggeri, l'equipaggio e le carte di bordo. A questo effetto, le imbarcazioni di bordo non saranno considerate in salvo se la sicurezza

dei passeggeri e dell'equipaggio non sia assicurata, tenendo conto dello stato del mare e delle condizioni atmosferiche, dalla prossimità della costa o dalla presenza di un'altra nave che sia in condizioni di prenderli a bordo.

E' bene notare che queste regole non sono un emendamento delle risoluzioni Root; ma costituiscono un testo, che si riferisce anche alle navi di superficie e che deve ritenersi estendibile anche agli aeromobili nelle loro azioni contro le navi.

Queste regole vennero poi confermate nel Protocollo fissato a Londra il 6 novembre, che è stato ratificato anche dall'Italia e dalle principali potenze marittime.

Queste norme riguardano però la distruzione vera e propria delle navi mercantili. Peraltro, per addivenire a questa distruzione, vi sono altre regole, le quali considerano il caso della distruzione della nave nemica o neutrale che sia stata già catturata e quindi divenuta buona preda.

Dobbiamo qui tener presente che diversa è la situazione della nave mercantile neutrale e nemica. Questa è, in ogni caso, buona preda pel fatto di appartenere al nemico; invece la nave neutrale sarà buona preda solo in determinati casi, quando cioè si sia resa colpevole di assistenza al nemico in casi specificati dal diritto internazionale, tra i quali si comprendono, generalmente, la violazione di un blocco, il trasporto di contrabbando di guerra in condizioni tali che esso rappresenti più della metà del carico della nave o del suo valore, o del nolo, e nei casi specifici della così detta assistenza ostile.

Alla Conferenza di Londra del 1909 si addivenne ad un accordo per la distruzione delle prede neutrali, riconoscendo che tale diritto non è ammesso per qualsiasi motivo, ma solo in casi eccezionali e, in ogni caso, deve esservi la sicurezza che la nave sia buona preda. Così, il catturante dovrà assicurarsi, prima di procedere alla distruzione, tutti gli elementi per darne prova al Tribunale delle Prede che sarà investito del giudizio. La garanzia giudiziaria deve così essere causa di riflessione per il catturante e assicura una riparazione in caso di distruzione non giustificata.

Una volta accertata la possibilità della cattura della nave neutrale la situazione diventa analoga a quella della nave nemica ed infatti, generalmente, tutte le legislazioni considerano tale evento alla stessa stregua, evento che peraltro va giustificato da ragioni eccezionali. Infatti il diritto internazionale non permette tale possibilità in ogni caso, ma solo quando si verificano determinate circostanze che rendano necessaria la distruzione stessa.

Si ammette così che la nave catturata possa essere distrutta, quando sia pericolosa o difficile la sua conservazione, e, specialmente: a) se avvicinandosi, una forza navale avversaria, si palesa la probabilità che la nave catturata sia ripresa dal nemico; b) se la nave catturata non può, per avarie o per altre ragioni, seguire la nave di scorta; c) o, infine, se la nave catturata non può essere condotta o avviata in un porto, senza compromettere od ostacolare le operazioni navali, nelle quali è impegnata la nave catturante.

In caso di distruzione di nave catturata, sia nemica che neutrale, si devono però sempre prendere le disposizioni per mettere al sicuro le persone imbarcate, le carte di bordo e tutti gli altri documenti ritenuti utili ai fini del giudizio sulla cattura e del risarcimento dei danni, e però, come si vede, nella pratica siamo spesso abbastanza lontani da quello che dovrebbe essere la distruzione delle navi mercantili nemiche o neutrali secondo il diritto internazionale.



L'equipaggio dell' "Amelia Lauro" affondata in seguito ad attacco aereo, si ristora a bordo del piroscafo salvatore. (Publifoto)

ROBERTO SANDIFORD



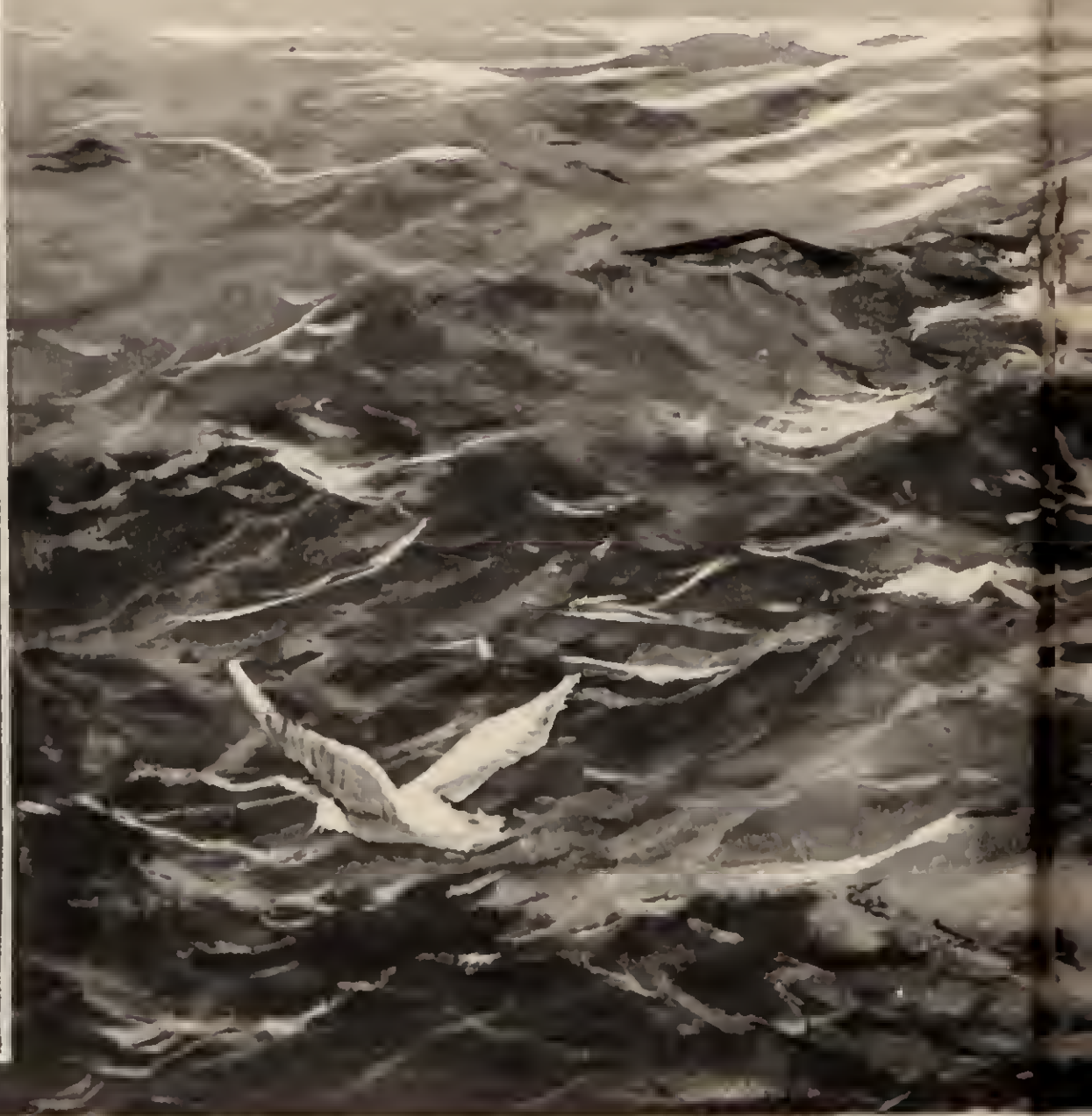
# BOMBARDAMENTO E MITRAGLIAMENTO DALL'ALTO O AL COMMERCIO MERCANTILE



AVVISTATI AEREI  
NEMICI IL MI-  
GLIOR MODO DI  
RIPARARSI E' DI  
METTERSI AL SI-  
CURO NELL'INTER-  
NO DEL BATTELO



LE BOMBE AD ALTO  
ESPLOSIVO CADUTE  
SOTTOBORDO SCARDI-  
NANO LE PIASTRE E  
METTONO IN PERICOLO  
LA NAVE





# DI UNITÀ ADDETTE AL SERVIZIO DELLE MINE NEL MARE DEL NORD

COME VIENE  
CONDOTTO  
L'ATTACCO





# GUERRA DI MINE SUI MARI



non si trova in un cilindro separato, bensì nella mina stessa, pressata o colata in essa. I due tecnici stanno appunto esaminando la capsula ed il detonatore.

Fig. 4 — In coperta a poppa di un battello posamine. Le mine, già montate sulle ancore, sono disposte su ferroguide: fatte scorrere a mano, su queste, vengono una alla volta lanciate in acqua. Le mine divengono pericolose appena si staccano dalle rispettive ancore.

Fig. 5 — Rappresentazione schematica di una mina tedesca. Benchè si tratti di una mina di vecchio tipo il principio costruttivo è uguale a quello dei tipi moderni. I tre « corni » (1) sono costituiti da cappellosi di piombo contenenti, in apposite ampole, acido cromatico.

All'urto contro un corpo pesante, ad esempio lo scafo di una nave, i cappellosi di piombo si deformano e l'acido cromatico (roupendosi l'ampolla) si riversa su un elemento di pila di zinco e di carbone che si trova immediatamente sotto i cappellosi di piombo, sviluppando così energia elettrica. Due conduttori (2) collegano la pila con un dispositivo di sicurezza (3) dove il circuito si chiude.

Da qui i conduttori proseguono sino al detonatore (5) e l'accensione del detonatore agisce sulla carica esplosiva e la mina scoppia.

L'ancora della mina contiene il tamburo per il cavo di ancoraggio. Con un ingegnoso dispositivo il regolatore di profondità, sollecitato dalla pressione dell'acqua, provoca l'arresto dello svolgimento del cavo appena la mina ha raggiunto la profondità voluta. (Infatti la mina

La guerra di mine ha preso grande sviluppo sui mari riteniamo perciò di viva attualità occuparcene ancora una volta, illustrando da prima le caratteristiche tecniche e di impiego delle mine e, successivamente, l'opera svolta dalle navi dragamine per rastrellarle dai mari.

## I - Caratteristiche tecniche e d'impiego delle mine.

Fig. 1 — Officina di montaggio delle mine. Gli addetti alla preparazione delle mine ne stanno montando una sulla sistemazione di ancoraggio (si tratta di una mina di vecchio tipo). Questa non porta ancora i suoi « corni » (od antenne) i quali vengono applicati in un secondo tempo, quando la mina è già a bordo della nave posamine. Finchè non sono stati applicati i « corni » le mine si possono maneggiare senza pericolo, ancorchè cariche di esplosivo.

Sul lato sinistro della mina si scorge la miccia che attraverso i « corni » raggiunge la parte inferiore della mina dov'è la sostanza esplosiva.

Fig. 2 — Il maneggio delle mine richiede comunque molta pratica. L'operaio che alloga nella sistemazione di ancoraggio il tamburo su cui è avvolto il cavo d'ormeggio è già da molti anni addetto al laboratorio.

E' chiaramente visibile il cavo, largo circa un dito, che serve ad ormeggiare, talora anche per anni, la mina in mare.

Fig. 3 — L'esame di una mina è di grande importanza per la successiva difesa e viene compiuto ogni volta che qualcuna sia stata pescata. La scomposizione delle mine può essere sotto molti aspetti pericolosa, specie se si tratta di un tipo nuovo. Anzitutto occorre stabilire dove si trova l'innescò, poi bisogna toglierlo con grande precauzione prima di vuotare la mina dell'esplosivo.

A sinistra si nota una mina inglese, pescata di recente e di tipo finora sconosciuto. Essa porta non meno di undici « corni », per cui gli operai l'hanno chiamata « porcospino ». Davanti alla mina vi è un cilindro che contiene l'innescò, molto spesso. La carica di scoppio è contenuta in un involucro, a forma di botte (visibile davanti alla mina); sovente la carica





si stacca dall'ancora non appena si è sciolto un pezzo di sale che custodisce l'elemento che tiene unita la mina all'ancora, collocato vicino al regolatore di profondità).

Mina ed ancora rimangono unite ancora per qualche tempo dopo la posa. Se la mina si stacca dall'ancora, i cavi di collegamento tra ancora e dispositivo di sicurezza liberano uno scatto togliendo la sicurezza alla mina.

Perciò la mina è in sicurezza finché è unita all'ancora, anche se si deformano i cappellozzi di piombo.

Fig. 6 — L'immensa forza esplosiva di una mina moderna è dimostrata dalle proporzioni gigantesche della colonna d'acqua sollevata. Facendo il paragone tra questa e le navi che si scorgono in lontananza si rileva che la colonna d'acqua ha un'altezza di parecchie centinaia di metri.

## II - Come vengono rastrellate le mine.

Fig. 7 — Mostra due battelli dragamine all'opera.

Gli attrezzi sono costituiti da un complesso di parti che nel modo più geniale lavorano insieme.

Sulla sinistra della figura si scorge chiara-

mente il cavo di ricerca rimorchiato dall'apparecchio di dragaggio (A) che serve a dargli la profondità voluta. Sullo stesso cavo, in prossimità dell'apparecchio di dragaggio, si trova una boa di presa (C) e una cesoia ad esplosione (B) sulla quale si trova il vero cavo di ricerca che a sua volta, tramite un apparecchio di dragaggio, conduce al secondo battello.

Se la corda dell'ancora della mina si incontra nel cavo di ricerca, essa viene immediatamente tirata dalla cesoia ad esplosione. Questa esplode, taglia la corda dell'ancora della mina la quale viene così a galla: contemporaneamente ad essa viene anche a galla la boa di presa (C).

Fig. 8 — La partenza di una flottiglia di battelli dragamine. Appena messi a posto i loro attrezzi di ricerca, i battelli partono a scacchiera oppure scaglionati uno vicino all'altro in modo che non è possibile che alcuna mina sfugga alla ricerca. In questo modo una flottiglia può rastrellare in poco tempo un vasto campo di mine.

Fig. 9 — La cesoia ad esplosione ha funzionato. La mina strappata dalla corda dell'ancora spinge la boa di presa alla superficie. Il collegamento tra i due battelli dragamine è ora spezzato. Gli attrezzi devono essere ripre-

si: il rifornimento di esplosione rinnovato e il collegamento tra i dragamine ristabilito.

Figg. 10, 11, 12, 13, 14 — Prendere una mina vagante staccata dall'ancora richiede molte precauzioni. E' sempre necessario prenderla per conservarla o per constatare se si tratta di un nuovo tipo di mina. Una barchetta si avvicina alla mina e la lega con una corda: la mina non deve essere presa dal cavo dell'ancora.

Ogni mina deve avere gli apparati di sicurezza prescritti dal diritto internazionale affinché le linee marittime non siano pericolose.

Rastrellando le mine bisogna avere la precauzione che i cappellozzi di piombo non vengano deformati. Solo un tecnico è in grado di aprire una mina e di renderla innocua.

Fig. 15 — I battelli dragamine sono seguiti da rimorchiatori che segnano i posti dove furono rastrellate le mine, fatti visibili mediante gavitelli. Questi segnano anche le località dove furono avvistate mine non ancora dragate.

La figura mostra un gavitello indicante pericolo. La parte superiore è di colore verde, quella inferiore è gialla, mentre i gavitelli che segnano i posti rastrellati sono di colore rispettivamente rosso e nero.

LUIGI MAGLIARI GALANTE





# CONTRIBUTO AEREO DELL'IMPERO BRITANNICO

Sir Samuel Hoare, parlando a Clacton-on-Sea il 20 ottobre 1939 degli avvenimenti che portarono alla conferenza di Monaco, e riferendosi alle impellenti necessità di attrezzarsi poderosamente contro gli attacchi aerei, metteva a nudo il tallone di Achille della Gran Bretagna con queste parole: «Se il nostro Paese potesse essere organizzato in modo da rendere impossibile il successo di questi attacchi, noi potremmo affrontare il futuro con la certezza che non potremmo mai essere vinti».

Fu per questo che venne impresso alle costruzioni aeronautiche ed alla preparazione degli uomini e dell'infrastruttura un ritmo di un'intensità mai conosciuta, neppure negli anni ormai lontani della guerra mondiale. Indice di questa febbre costruttiva fu lo stanziamento di cifre astronomiche destinate agli armamenti aerei. Migliorie sostanziali furono apportate al rendimento delle fabbriche d'apparecchi e motori esistenti, molte fabbriche nuove vennero impiantate, e largamente potenziate per la costruzione in serie di velivoli, centinaia di officine sorsero per la produzione in grande di bombe e di materiali accessori, occorrenti ai nuovi bisogni della potenza aerea inglese. Le scuole per la preparazione di piloti e specialisti aumentarono rapidamente di numero e di qualità, e largo impulso venne dato a tutta l'organizzazione difensiva del Paese nei suoi multiformi aspetti.

Scoppiato il conflitto, questo ritmo organizzativo e produttivo divenne ognora più febbrile e spasmodico. Per accelerare sempre più il rifornimento di apparecchi, già prima del conflitto erano state fatte larghe ordinazioni all'industria d'oltre Atlantico; a conflitto scoppiato ed a riforma avvenuta della legge americana sulla neutralità, le ordinazioni aumentarono di entità sino a raggiungere cifre imponenti. Alla mobilitazione delle proprie risorse industriali nel campo aeronautico, alle larghe ordinazioni fatte in America, si sono aggiunti vasti provvedimenti intesi a mobilitare le risorse dell'Impero, ai fini della costruzione della gigantesca forza aerea, destinata a contestare alla Germania l'attuale superiorità che, a detta di alcuni giornali inglesi, essa detiene nei confronti delle forze aeree franco-inglesi riunite.

Che cosa si è realizzato sinora in questo ultimo settore dell'attività organizzativa aerea britannica?

L'idea di valorizzare al massimo le risorse dei Domini per la difesa dell'Impero non è nuova ed ebbe la sua prima ed organica trattazione nella conferenza imperiale tenutasi a Londra nel 1937. In quella Conferenza, dopo l'esame approfondito delle necessità di difesa locale dei singoli Domini, venne ampiamente discussa la questione dell'attiva loro cooperazione militare, navale ed aerea nella difesa dell'Impero.

Aspetti di questa cooperazione e della intercambiabilità, fra i Domini, dei vari elementi che la debbono realizzare, furono i provvedimenti adottati per unificare i sistemi di organizzazione e di allenamento nel campo delle tre forze armate, nonché l'adozione uniforme di manuali, tipi di armi, equipaggiamenti e riserve

di materiale nei vari territori dell'Impero. Fra i vari membri del *Commonwealth* venne stabilito anche uno scambio intenso di ufficiali delle forze terrestri, navali ed aeree, allo scopo di realizzare la diffusione delle «esperienze acquisite da detti ufficiali nelle più diverse condizioni esistenti nelle varie parti dell'Impero», mentre il Collegio Imperiale per la difesa di Londra si impegnò di dare tutte le facilitazioni possibili per «l'educazione di ufficiali sui vari aspetti della strategia».

Fin dal 1937 dunque si pose mano ad una forma di *standardizzazione* di mezzi, armi, metodi educativi e formativi, in modo da ottenere il massimo rendimento nei problemi di difesa in genere e della valorizzazione della «adeguata catena di basi aeree e di stazioni di rifornimento, lungo le linee di comunicazione fra le diverse parti dell'Impero». Gli impegni di massima stabiliti in quella Conferenza, dove più dove meno, ebbero pratica realizzazione, sicché allo scoppio del conflitto si trattava di ancora più svilupparli e coordinarli.

In complesso i Domini si schierarono prontamente per la Madrepatria se si eccettua il Sudafrica, la cui riluttanza però dopo alcuni giorni fu vinta: il Primo Ministro in carica, Erzog, venne rovesciato ed al suo posto fu nominato Smuts, di cui già era noto il lealismo verso il governo centrale.

\*\*\*

Una conferenza dei delegati dei Domini siede in permanenza a Londra, con l'incarico di coordinare gli sforzi per la guerra.

Una prima importante decisione venne presa da quella conferenza: riunire cioè nel Canada un largo comitato, con lo scopo di fare di quel Dominio il centro del vasto programma del riarmo interimperiale britannico, nel suo duplice aspetto: industriale e militare. Questo Comitato, denominato *Empire air training conference*, è presieduto dal Primo Ministro canadese ed è composto dei Ministri della difesa, delle finanze e dei trasporti per il Canada, di un certo numero di delegati inglesi con a capo Lord Riverdale, e di delegati australiani e neozelandesi.

Per quanto riflette il programma industriale, il Canada ha messo a disposizione della Madrepatria tutte le sue risorse di materie prime adatte alla fabbricazione *in loco* di apparecchi e motori, destinati alla *Royal Air Force*. Già sino dalla fine del 1939, sedici grandi fabbriche canadesi lavoravano giorno e notte per la costruzione di apparecchi da bombardamento; altre fabbriche sono in via di allestimento e molto capitale nordamericano è stato investito nel Canada a beneficio dell'industria aeronautica in servizio britannico.

L'Australia e la Nuova Zelanda, alla loro volta, stanno realizzando un vasto programma industriale aeronautico, ma il loro apporto attivo ai fini bellici per qualche tempo sarà piuttosto modesto, giacché le loro poche fabbriche per ora si limitano a costruire apparecchi scuola e di allenamento per i bisogni locali.

\*\*\*

Ecco quanto ebbe a dichiarare il 10 ottobre davanti alla Camera dei Comuni il Ministro del-

Forze aeree in esercitazione di rilevazione fotografica del terreno: 1) Dal suo posto l'operatore punta la macchina automatica

2) Appena l'apparecchio ha fatto ritorno, i rotoli delle pellicole vengono consegnati



l'Aria Sir Kingsley Wood sul piano imperiale dello sviluppo delle forze aeree, in ciò che concerne la preparazione del personale.

« Il Governo del Regno Unito ha sottoposto all'esame dei governi del Canada, dell'Australia e della Nuova Zelanda un progetto destinato ad assicurare, sopra una base di cooperazione, uno sviluppo rapido nel reclutamento dei piloti, osservatori e mitraglieri, il cui numero è in relazione anzitutto all'accrescimento notevole delle forze aeree di ciascuno di questi paesi, e poi al mantenimento di quelle forze al nuovo livello raggiunto. Questa misura deve essere parallelamente applicata allo sviluppo della produzione degli apparecchi nei domini interessati, che hanno comunicato la loro adesione di principio al piano.

« In ognuno di questi Domini saranno istituite scuole di reclutamento e d'allenamento elementare. L'addestramento bellico avverrà in gran parte nel Canada. Gli allievi che usciranno dalle scuole d'allenamento elementare dell'Australia e della Nuova Zelanda, come una forte proporzione di quelli che usciranno dalle analoghe scuole d'Inghilterra, andranno nel Canada, per ricevervi, assieme agli allievi canadesi, l'istruzione necessaria ed adatta a metterli in condizioni di essere utilmente impiegati nelle squadriglie di guerra.

« I giovani così istruiti raggiungeranno sia le squadriglie inviate al fronte dai singoli governi dei Domini, sia le unità della nostra *Royal Air Force*, dove affluiranno anche i nostri giovani, inviati nel Canada per completare la loro istruzione bellica di piloti ».

Dopo di avere messo in evidenza l'importanza di questo progetto (che ora trovasi all'inizio di attuazione) ai fini della rapida concentrazione degli sforzi in materia aeronautica da parte delle Comunità delle Nazioni britanniche, e dopo di aver sottolineato che col sistema adottato si mirava a costituire una forza aerea schiacciante, il Ministro soggiungeva:

« Per diverse ragioni il Governo del Sud-Africa non ha aderito al piano prospettato, stimando che il suo personale d'aviazione dovesse ricevere in patria la sua completa istruzione, lo posso dichiarare frattanto che le autorità dell'Unione Sud-Africana hanno l'intenzione di fare in modo che questo addestramento sia completo il più possibile e che lo sviluppo della potenza aerea sia il massimo compatibile con le risorse locali ».

Questo atteggiamento del Sud Africa è indice che l'adesione di quel Dominio alla politica di guerra della Madrepatria, non è del tutto sentita dal popolo sudafricano, sicché anche il nuovo governo imposto da Londra non può non tener conto di questo stato di cose.

\*\*\*

A che punto è arrivato lo sviluppo di questa organizzazione imperiale di riarmo aereo? Difficile pronunziarsi, giacché le notizie in proposito sono molto frammentarie.

Ci limitiamo ad osservare che l'attuazione pratica del vasto e complesso programma presenterà difficoltà notevoli di vario genere, non escluse quelle di acclimatamento delle varie categorie di allievi, che da provenienze anche geografiche così disparate dovranno concentrarsi nel Canada.

Anche quando la crisi di adattamento nei metodi di istruzione unificata sarà superata, ed anche quando cominceranno ad uscire dalle scuole canadesi i primi piloti, abilitati su apparecchi bellici, non è detto che essi possano senza altro essere adoperati come piloti di guerra. Prima che un pilota diventi veramente utile per una missione di guerra, necessita di un congruo tirocinio anzitutto nel pilotaggio dell'apparecchio e poi nell'acclimatamento bellico. Ciò è tanto più importante, in quanto il pilotaggio del moderno apparecchio bellico comporta attitudini molteplici, che si acquistano con l'esperienza e con un esercizio adeguato del volo, e la guerra aerea diventa sempre più complessa e difficile e richiede, in chi deve farla, qualità tecnico-professionali di una certa maturità, che



3) Si procede quindi allo sviluppo nello stesso laboratorio mobile del campo

si acquistano dopo un certo periodo di tempo.

E' vero che se i piloti giovani sono opportunamente affiancati a piloti provetti, si può accelerare il periodo del noviziato bellico; prima però che il nuovo e vasto sistema di reclutamento di piloti faccia sentire in modo concreto la sua benefica influenza sull'efficienza globale della *Royal Air Force* al fronte, occorre per lo meno un anno e mezzo di tempo, a voler essere ottimisti.

Secondo il corrispondente del *Times* dall'Australia, infatti (*Times* del 23 febbraio) in quel Dominio le operazioni di reclutamento sarebbero iniziate ai primi di marzo. Questo ritardo di cinque mesi rispetto alla data dell'adesione di massima data dai Domini al progetto di riarmo, di cui ebbe a parlare ai Comuni il Ministro bri-

tannico dell'Aria, dà già a divedere le non poche difficoltà pratiche della messa in moto della macchina. Non diversamente sono andate le cose negli altri Domini.

Supponendo che l'istruzione elementare cominci in aprile, i primi piloti potranno raggiungere il Canada all'inizio dell'autunno, per passare poi alle squadriglie di guerra a primavera inoltrata, tenuto conto che l'inverno non è la stagione più adatta all'attività aerea dei piloti giovanissimi. Solo verso la fine dell'estate 1941 potrà contarsi su una notevole affluenza dei giovanissimi piloti provenienti dal Canada.

E fino all'estate del 1941, che andamento avrà preso la guerra in genere e quella aerea in specie?

VINCENZO LIOY



4) E portate ai comandi, le varie prove vengono messe insieme sulla traccia di una carta geografica, perchè perfetta ne risulti la conoscenza del terreno nemico





Un 320 francese su affusto ferroviario. (Foto Del Papa)



Il cannone ferroviario italiano da 381

# ARTIGLIERIE FERROVIARIE E TRENI BLINDATI

Il Feld-Maresciallo Moltke, nel 1886, sostenne la grande utilità dei treni corazzati. Col perfezionamento dei mezzi furono realizzati durante la Grande Guerra e in tutti gli eserciti se ne diffuse l'impiego.

Notevole il treno che trasportava il famoso obice ferroviario francese da 520 (il più grosso calibro costruito al mondo). Ma ottimo, fra tanti esemplari, è il nostro cannone ferroviario da 381 — detto anche da 885 con riferimento al peso in chilogrammi del proietto — che raggiunse più volte bersagli distanti 30 chilometri, permettendo durante l'offensiva dell'agosto 1917 di battere le opere fortificate e gli stabilimenti militari di Trieste senza danneggiare la città.

L'affusto poggia su di un carro munito di 28 ruote che sostiene un peso complessivo di 212 tonnellate. Di solito, il cannone spara nella direzione del binario di via, ma in caso di necessità si può piazzare un binario di sparo in curva, che consente spostamenti di circa 20 gradi. Ogni cannone è accompagnato da due carri-cassoni contenenti le munizioni e le cariche.

Per i cannoni di grande potenza, non essendo possibile l'uso di una piattaforma circolare girevole portante l'affusto e poggiante su due carrelli ferroviari in modo da poter essere abbassata sino al piano del binario, si adotta sempre il sistema di « tiro su binario ». Naturalmente, allo sparo, tutta l'installazione ruota alquanto sul binario stesso, che ha tracciato ad arco di cerchio. Il binario di tiro, per consentire ampi settori, deve avere almeno una lunghezza di cento metri e raggio di circa 150 metri. Notevole è la disposizione di un cannone da 356 americano lungo 18 metri il cui affusto ferroviario, sollevabile per mezzo di martinelli a vite, consente facilmente e rapidamente, angoli di tiro di 45 gradi.

Le artiglierie ferroviarie che possono disporre di tutta la rete esistente e di alcuni tronchi suppletivi, costituiscono una riserva

strategica di enorme importanza, con impiego di pezzi a grande portata. Allo scopo di ottenere la possibilità di spostamento anche senza vincoli di binario ferroviario, su strade ordinarie, si collocarono artiglierie su treni benzoelettrici. Questo sistema di trasporto consente la mobilità di grossi calibri, con il carico completo di munizioni materiali e serventi, anche su terreno accidentato ed in pendenza.

A tale scopo occorre che l'aderenza sia totale, e quindi tutte le ruote debbono essere motrici. Il movimento di questo treno in salita o in discesa, e la manovra in terreno vario, è impressionante. Le ruote dei carri sono mosse da motori alimentati con energia elettrica fornita da un gruppo generatore benzoelettrico contenuto nel carro di testa — carro generatore — e trasmessa ai motori dei carri portanti mediante un cavo flessibile.

Vi sono due tipi di treni benzoelettrici. I carri portanti possono essere senz'altro affusti semoventi, eventualmente autonomi e indipendenti al momento opportuno; oppure il convoglio, trainato dal generatore, può essere semplicemente composto di carri portanti. Questi treni, mediante speciali applicazioni, si sono dimostrati atti anche a traversare terreni molli ed a guadi su corsi d'acqua sino a profondità tale che non vengano immersi i motori. Le ruote sono del tipo ferroviario, allo scopo di permettere in qualunque evenienza l'istadamento del convoglio sulla rete nazionale: ma vi si può applicare un largo cerchione di ferro per percorrere strade ordinarie o terreno vario. Il peso di ciascun carro, in media, si aggira sulle 40 tonnellate.

## A 130 Km. l'ora

Attualmente la tecnica bellica, sempre aderente al progresso della scienza e dell'industria, ha concepito nuove forme di treni corazzati, corrispondenti al miglioramento ed all'evoluzione del materiale ferroviario. Elemento fon-

damentale da considerare in questo campo è la velocità del treno. Questa deve essere la più alta possibile per consentire un intervento rapido e tempestivo. Ne dipendono tutte le caratteristiche di trasporto e tattiche, in quanto una alta velocità non può essere ottenuta che contenendo il peso in limiti molto ristretti.

I comunicati della guerra attuale e le corrispondenze della stampa hanno dato già notizia dell'impiego di treni armati. Aeroplani tedeschi hanno bombardato convogli polacchi.

Non si hanno notizie precise sull'armamento di tali convogli, ma, da notizie comparse sulla stampa autorizzata ufficiale anche prima dell'inizio del conflitto, è possibile avere sull'argomento un'idea abbastanza esatta. Fu proprio l'ingegnere polacco Groslik Groniovski, che presentò un nuovo progetto di treno blindato moderno di cui si occuparono le principali riviste militari europee. Caratteristica essenziale di questo tipo è l'altissima velocità: da 120 a 130 km. l'ora in piano, da 60 a 70 in salita. La trazione avviene con un locomotore elettrico od anche con un complesso di motori Diesel che sviluppa una potenza non maggiore di 4. C. V. per ogni tonnellata di peso.

Il convoglio è composto di 5 carri. Due, per materiali, sono disposti alle estremità in modo da potere sollecitamente procedere a riparazioni sulla linea, e contengono anche piattaforme che consentono di spostare le armi per eseguire il tiro davanti e dietro al treno. Gli altri tre, corazzati, contengono le armi fisse ed il personale. I carri sono molto bassi per offrire minor bersaglio, hanno una lunghezza di 30 metri e un peso di 20 tonnellate ciascuno.

Allo scopo di ridurre il peso al minimo la blindatura è bassa e limitata solo alle parti vitali, mentre le pareti e la volta sono costruite in duralluminio. Questo metallo è facilmente perforabile dai proiettili ma può evitarne lo scoppio. I carri, mediante lamiere corazzate, sono suddivisi in vari scompartimenti comuni-





Il carro porta obice del famoso pezzo francese da 520 usato durante la grande guerra

canti con una piccola apertura appena sufficiente al passaggio di un uomo strisciante. In tal modo, anche nel caso che un proietto penetrato all'interno scoppi, gli effetti di distruzione sarebbero limitati a quel solo scompartimento.

Le artiglierie, di medio calibro ma a lunga gittata, sono sistemate su torri binate girevoli, poggiano sui carrelli e consentono il tiro in ogni direzione. Altre torrette contengono mitragliatrici e pezzi da fanteria. L'equipaggio è costituito da un centinaio di uomini circa, compresi i trasmettitori del genio in continuo collegamento radiofonico con le stazioni ferroviarie e con i comandi. Il treno ha una lunghezza di 150 metri ed un peso complessivo di cento tonnellate circa.

Si vuole dare ai carri blindati la possibilità di uscire dalla linea ferroviaria e, mediante l'applicazione di un largo cerchione di ferro alle ruote, di percorrere strade ordinarie. Notevole fattore di questa possibilità è ancora il peso del carro. Si rientra qui nel caso generale dell'attuale problema ferroviario tendente alla creazione di veicoli leggeri per quanto possibile. I metalli di cui si dispone attualmente consentono un'accentuata riduzione di peso; ma la pratica dimostra che, al di sotto di un determinato peso, non si può raggiungere un'elevata velocità perché le perturbazioni del moto divengono notevoli.

Il carro leggero e veloce richiede uno scorrimento quasi perfetto, che potrebbe essere ottenuto, anche su binario, con l'applicazione dei pneumatici impiegati sui veicoli ordinari. Il forte attrito tra gomma e ferro diminuisce i perturbamenti del moto, e consente senza scosse una velocità di 130-150 chilometri l'ora. Un esperimento del genere fu fatto a suo tempo in Italia, sul percorso Rivoli-Pont nel Canavese e sulla Roma-Ostia.

Queste notizie, almeno per ora, hanno semplice carattere informativo di esperienze, e non si ha conferma di impiego pratico.

L'applicazione dei pneumatici deve però ritenersi possibile. Si ricordi, in proposito, che sono state costruite gomme speciali — le ha già adottate l'Italia in una macchina presentata ai giornalisti ed agli osservatori durante le manovre dello scorso anno — impermeforabili ai proiettili di fucile e di mitragliatrice. L'intercambiabilità delle ruote è indispensabile, se pur di carattere eccezionale, in quanto rende

i convogli indipendenti dalla linea in caso di interruzione. La grande rapidità del treno rende infatti poco efficace un'offesa aerea istantanea, ma l'interruzione della linea costituisce l'ostacolo più frequente e più grave al movimento. Ad ogni modo, in caso di pericolo immediato il convoglio si difende con i pezzi anticari o nascondendosi con la rapida azione degli apparecchi nebbiogeni.

E' essenzialmente nella difesa delle coste, come appunto fu dimostrato dalla Marina italiana durante la grande guerra, che questi mezzi appaiono utili ed efficaci. Né vi è la necessità di costruirne un gran numero. L'impiego di pochi treni blindati, capaci di raggiungere a tutta velocità luoghi notevolmente distanti, sia nella guerra di rapido movimento sia nella difesa costiera, è molto conveniente, nei riguardi tattici ed anche economici, in quanto può sostituire numerose batterie fisse con poche batterie mobili celerissime, pronte ad accorrere là dove vi sia la necessità ed anche a svignarsela rapidamente, a compito ultimato, prima che il nemico abbia la possibilità di individuarle e intervenire con rappresaglie.

UGO MARALDI



La più recente realizzazione tedesca di bocca da fuoco su affusto ferroviario



## LA "MILITARIZZAZIONE" DEI CONSUMI NELLA GERMANIA NAZISTA

Chi ha seguito, sia pure nel disegno a grandi linee che ne è stato fatto, la impostazione economica del sistema tedesco di razionamento è restato certo colpito da un aspetto essenziale di questa disciplina del consumo: quello che si riferisce alla attuazione pratica, cioè alla meccanica annonaria che è di una complessità davvero sbalorditiva.

Sembra, a prima vista, che requisito assoluto di ogni razionamento debba essere la sua semplicità, cioè a dire il modo più elementare di ripartire i generi disponibili tra la massa dei consumatori. Nella semplicità, si dice, sta la possibilità di evitare ogni intralcio dannoso, ogni inconveniente pericoloso, ogni ritardo che potrebbe riuscire fatale. Nelle discussioni pro e contro il tesseramento, infatti, si è sempre presentato lo spettro di un eventuale inceppo al meccanismo e delle conseguenze che potrebbero derivarne alla collettività. Una misura prudentiale ha imposto, quindi, di compiere con la dovuta calma e con l'obbligata cautela gli studi preparatori — precipuamente statistici ed anagrafici — e poi di inoltrare col mezzo più rapido le tessere ai destinatari, ponendo ogni cura ad evitare le complicazioni che rischiassero di sorgere, anche se la ripartizione assolutamente equa dovesse venirne, di necessità, compromessa. Meglio attribuire — si è ragionato — cinquanta grammi di più di carne o di caffè ad un consumatore che potrebbe farne a meno anzi che sottoporre tutti ad un travaglio burocratico il quale, in definitiva, riesce più fastidioso che la limitazione del genere tesserato.

Tale il concetto che ha presieduto negli Stati occidentali alle restrizioni alimentari, uniche finora adottate.

Ben diversa è, però, la teoria tedesca. Essa, partendo dalla minuziosità che è propria del carattere di quel popolo, sostiene che la complessa formula di tesseramento della popolazione è l'unica capace di dare risultati veramente efficaci, anche se sia necessario l'impiego d'un piccolo esercito di impiegati e l'uso di milioni e milioni di moduli stampati, con relative precise istruzioni ed altrettante specifiche diffide.

### Le Wehrkreis del Reich

Il Reich considera il suo territorio come popolato da un grande esercito. E che cosa è, del resto, in uno Stato totalitario la popolazione civile se non una enorme formazione, anch'essa militare, destinata a sostenere la lotta sul fronte interno?

L'ordinanza del 27 agosto 1939 prescriveva, quindi, la suddivisione del territorio del Reich

in grandi circoscrizioni militari o Wehrkreis, costituendovi degli organi amministrativi che sono i seguenti: l'ufficio distrettuale economico che si occupa di materie prime (*Bezirks Wirtschaftsämter*); gli uffici di approvvigionamento territoriali e provinciali (*Landes-Provinzial Ernährungsämter*) che si occupano di generi alimentari: l'ufficio economico per le foreste e legno (*Forst und Holzwirtschaftsämter*). Questi organi coesistono con quelli statutari ed hanno vita ad essi parallela. Altre sezioni e sottosezioni curano la materia che ha stretto carattere locale, così che dagli enti centrali si scende fino all'autorità quasi capillare che soprintende a nuclei minuscoli di popolazione e ne controlla i bisogni o ne sorveglia l'andamento economico.

Quattordici merci sono sottoposte al razionamento finora, e sono: 1) pane e farina; 2) patate; 3) carne e prodotti di carne; 4) latte; 5) latticini, olii e grassi; 6) uova; 7) zucchero e marmellate; 8) legumi; 9) orzo mondato, avena, semolino, tapioca ed altri alimenti; 10) caffè, surrogati di caffè, tè e cacao; 11) sapone e affini; 12) carbone per usi familiari; 13) tessuti; 14) scarpe e suole.

### Ariani e non ariani

Chi effettua la distribuzione di un numero così straordinario di tessere? Bisogna calcolare, infatti, che ogni tessera è personale, cioè ciascuno riceve una carta annonaria separata. Ed ogni carta serve per un determinato genere o gruppi di generi affini. Basta moltiplicare, quindi, il numero dei tipi di tessera per gli abitanti del Reich per vedere a quali iperboliche cifre si arrivi.

L'organizzazione di Assistenza Popolare del Partito Nazionalsocialista cura la distribuzione a domicilio delle tessere. Insieme ad esse viene rilasciato un documento di riconoscimento speciale, valido solo ai fini annonari, che deve essere esibito insieme ai tagliandi. La sezione della Organizzazione che ha effettuato la consegna (*Block*) sorveglia, poi, ed è responsabile delle eventuali variazioni di stato civile o di residenza. I trasgressori alle leggi sul razionamento sono puniti con pene gravi: in certi casi è comminato perfino l'ergastolo.

Una curiosa discriminazione vige, in questa materia, anche tra ariani e non ariani: questi ultimi, infatti, non ricevono a domicilio la tessera ma debbono adattarsi a lunghe code innanzi ai *Block* per poterla ottenere: mentre, quindi, gli ariani sono considerati dei soldati del Regime, gli ebrei rappresentano soltanto delle passività e, come tali, non hanno diritto ad alcun servizio o facilitazione.

### Vestiti ed affini

Tralasciando la complessa disciplina dei consumi alimentari e gettando uno sguardo su quella che concerne i tessuti, oggetto di maggiore curiosità per le formule adottate, troviamo che i tipi di tessera sono cinque (*Reichsckleiderkarte*): 1) modello di color rosa chiaro con 70 tagliandi per bambini di 2 e 3 anni; 2) modello di color verde chiaro con 100 tagliandi per ragazzi dal 3° al 4° anno compiuto; 3) modello di color verde chiaro per ragazze c. s.; 4) modello di color giallo chiaro per uomini da 14 anni in poi; 5) modello di color arancione per donne c. s. Agli effetti del vestiario, quindi, da 14 anni in poi non si fa più nessuna distinzione di età.

Entra qui in iscena una serie di norme molto strette la cui inosservanza è pena di nullità della tessera: tempo di validità dei tagliandi, formule per l'acquisto, formule per l'eventuale cambio della merce, registri completi da parte del commerciante con tutte le indicazioni necessarie ad identificare gli acquirenti.

Inoltre, vi sono limitazioni: non si può, per esempio, spendere tutti i cento tagliandi della tessera-vestiario (*opunti*, come si chiamano comunemente) in calze: le calze possono essere solo 3 paia in un anno, salvo ad ottenere una speciale autorizzazione per prelevarne altre 2 paia in caso di... riconosciuto bisogno.

### Attenzione, attenzione!

L'uso della tessera, pertanto, non è facile. Soccrono all'uopo delle spiegazioni dettagliatissime che il consumatore trova stampate a tergo. « Non trasferibile! » - « Conservare con cura! » - « Senza nome non valida! » - « Presentare il documento di identità! ». Tali sono le avvertenze che mettono in guardia contro le possibili cause di nullità.

La enorme macchina del tesseramento, ormai montata e funzionante in pieno, esige la istituzione e l'attività d'un numero imprecisato ma certamente enorme di funzionari centrali e periferici. Il Reich li ha volentieri sottratti ad altre occupazioni civili od al servizio militare (in buona parte, però, si tratta di donne o di pensionati richiamati obbligatoriamente nei quadri) pur di attuare il suo proponimento: far bastare le scorte esistenti e la produzione nazionale alle necessità del consumo.

Nella storia dei fronti interni questo enorme sforzo della Germania, da un punto di vista strettamente economico, resterà come un tipico esempio di disciplina e di organizzazione, anche se esso è fondato su dei presupposti che non possono riscontrarsi, per motivi di ambiente, e per diversa struttura psicologica, presso altri popoli. La « militarizzazione » dei civili è un fatto compiuto: il consumatore non è che una unità della « sussistenza » incaricata di assegnare la razione ad ogni soldato della patria in guerra.

R. C.

CASA DI PRIMO  
ORDINE CON  
TUTTE LE COMODITÀ  
MODERNE

HOTEL

SAVOIA  
ROMA

TELEFONO: 45-699  
(5 LINEE)

E. CORBELLÀ propr.  
TELEGRAMMI:  
SAVOIAHOTEL - ROMA



# TESSERE DI RAZIONAMENTO

## PER ALIMENTI E ABBIGLIAMENTO IN GERMANIA

IX	X	XI	XII	XIII
VIII	<b>Beispiele</b>			
VII	Die folgenden Beispiele sind nicht bindend. Es gilt das, was die Besondere der Besondere der Besondere...			
VI	1. Beispiel			
V	2. Beispiel			
IV	3. Beispiel			
III	4. Beispiel			
II	5. Beispiel			
I	6. Beispiel			

### Warenwert der Abchnitte

Abchnitt	Warenwert
1. Leinwand	...
2. Baumwolle	...
3. Wolle	...
4. Seide	...
5. ...	...

91	81	71	61	51	41	31	21	11	1
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
92	82	72	62	52	42	32	22	12	2
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
93	83	73	63	53	43	33	23	13	3
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
94	84	74	64	54	44	34	24	14	4
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
95	85	75	65	55	45	35	25	15	5
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
96	86	76	66	56	46	36	26	16	6
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
97	87	77	67	57	47	37	27	17	7
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
98	88	78	68	58	48	38	28	18	8
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
99	89	79	69	59	49	39	29	19	9
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940
100	90	80	70	60	50	40	30	20	10
Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940	Gültig ab 1.9.1940

Parte interna

### Reichsleiderkarte

für Herrn ...

Wohnort ...

Wohnung ...

Die Karte gilt bis 31. Oktober 1940; sie ist nicht übertragbar.

### Erklärungen

Die Karte darf nur zur Verleihung des Beschlusses der Karteinhaber benutzt werden.

Die Abchnitte können nur dem aufgedruckten Zeitpunkt ab dem 31. 10. 1940 ausgestellt werden.

Die besitzten Abchnitte werden von dem Verleiher zur Ausbesserung der Karte von der Karte abgetrennt und einbehalten.

Parte esterna

Ecco la complicata tessera dell'abbigliamento con tutte le sue ripartizioni. Le signore facciano attenzione: il quantitativo di calze assegnato è lo stretto indispensabile!

EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...	EA: ...
Beispiel für 700 g Butter	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen	Beispiel für 187,5 g (1/4) Käse oder 375 g Quark u. Rahmentopfen
18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940	18.12.1939-14.1.1940
125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter
1	3	3	3	3	3	3	3	3	3
18.12.-24.12.39	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40	1.1.-7.1.40
200 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter
2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
25.12.-31.12.39	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40	8.1.-14.1.40
62,5 g (1/8) Schweinefleisch oder Speck oder Taig	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter	125 g Butter
2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
25.12.39-7.1.40	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39	18.12.-31.12.39
62,5 g (1/8) Schweinefleisch oder Speck oder Taig	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark	62,5 g (1/8) Käse oder 125 g Quark
1	3	3	3	3	3	3	3	3	3
18.12.-31.12.39	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40	1.1.-14.1.40

Questa, invece, è la "Reichsbrotkarte" e dà diritto al pane quotidiano. I quattro tagliandi centrali lasciano la scelta tra il prodotto confezionato o la semplice farina.

Attenzionel La "Reichsfettkarte", di color giallo, dà diritto ai latticini, oli e grassi: ma sarà meglio comprare tutta insieme la margarina — si avverte — per facilitare il dettagliante nella pesatura.



# CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

**Domenica 10** Attività politica e diplomatica. A Berlino Hitler commemora i caduti tedeschi della Grande Guerra e dell'attuale, concludendo: «La guerra: alla quale noi siamo stati costretti dalle potenze capitalistiche, Francia e Inghilterra, deve terminare con la più gloriosa vittoria della storia tedesca».

A Roma il Duce, presenti il Conte Ciano e l'Ambasciatore di Germania riceve il Ministro degli Affari Esteri del Reich signor von Ribbentrop e lo intrattiene in cordiale colloquio durato un'ora e un quarto.

Un successivo colloquio tra il Duce ed il Ministro von Ribbentrop avrà luogo nella giornata di domani.

Da Helsinki si conferma che una delegazione finlandese, composta del Primo Ministro Rytty, di Paasikivi, del gen. Walden e del deputato Voionmaa, si trova a Mosca, dove continuano i negoziati di pace.

**Attività militare.** In Finlandia attività di pattuglie nel settore orientale del Golfo di Finlandia. Continuano i combattimenti sul resto del fronte. Attività aerea da ambo le parti. Battaglioni regolari francesi sarebbero pronti ad imbarcarsi per la Finlandia, su richiesta di quel governo.

Sul fronte occidentale scontri fra elementi avanzati francesi e pattuglie tedesche. Aviazione abbastanza attiva dalle due parti.

Aerei britannici sorvolano Vienna, Praga e Monaco di Baviera.

Il piroscafo tedesco *Hannover*, di 5600 tonn., fermato da un rimorchiatore britannico nel Canale Mona (San Domingo), è incendiato dall'equipaggio, per sottrarlo alla cattura. Il piroscafo inglese *Chawchase*, di 2719 tonn., affonda nel Mare del Nord per urto contro mina; il piroscafo britannico *Borthwick* di 1097 tonn., affonda all'imboccatura della Schelda, per urto contro mina.

**Lunedì 11** Attività politica e diplomatica: Il Ministro degli Esteri di Germania, von Ribbentrop, è ricevuto dal Re Imperatore, dal Sommo Pontefice e per la seconda volta dal Duce. Egli lascia Roma, dopo due giorni di permanenza.

Alla Camera dei Comuni Chamberlain fa la seguente dichiarazione sul rilascio delle navi carboniere italiane: «Sono lieto di annunciare che il 9 marzo fu raggiunto un accordo con il Governo italiano sulla questione delle navi italiane fermate dal controllo britannico. Sembra che le istruzioni emanate dalle autorità italiane per la partenza delle navi, fissate per il 1° marzo malgrado il nostro avviso, siano state dovute a un malinteso. In seguito al riconoscimento di tale malinteso il Governo britannico ha concesso il rilascio delle navi e il Governo italiano ha disposto che le altre carboniere italiane lascino i porti senza carico di carbone e che non ne siano inviate altre per caricarvi carbone. Posso aggiungere che in Inghilterra il componimento di una controversia che avrebbe potuto portare a seri sviluppi è stato accolto con schietta soddisfazione. E' lecito sperare che col buon senso e la buona volontà si possa aprire la strada a una ripresa delle trattative fra il nostro paese e l'Italia per lo sviluppo del commercio con reciproco vantaggio».

**Attività militare.** — In Finlandia numerosi attacchi sovietici sono respinti.

Sul fronte occidentale nessun avvenimento importante. Aerei germanici sorvolano la Francia orientale, mentre aerei francesi sorvolano la Germania occidentale.

La nave mercantile tedesca *Mima Horr*, è affondata nel Canale di Mona, tra S. Domingo e Portorico.

**Martedì 12** Attività politica e diplomatica: Le trattative russo-finlandesi portano alla conclusione di un trattato di pace, sul quale sono pubblicati i seguenti particolari:

1° Un trattato di pace è stato firmato: da parte sovietica da Molotov, Chdanov e dal generale Vassilievski, comandante di Brigata; da parte finlandese da Rity, Paasikivi, dal generale Walden e dal prof. Voionmaa.

2° Con questo trattato, la Finlandia cede all'U.R.S.S. tutto l'istmo di Carelia, compresa la città di Viipuri, tutto il litorale del lago Ladoga, la penisola dei Pescatori e punti della Finlandia orientale.

3. Per la durata di 30 anni, l'U.R.S.S. assume in affitto per cinque milioni di finmark il porto ed il territorio di Hangoe per stabilirvi una base navale.

4° La Finlandia s'impegna a non fare entrare nelle acque nord-atlantiche navi da guerra, sottomarini e forze aeree, ad eccezione di piccole navi guardacoste.

5° L'U.R.S.S. s'impegna a ritirare le sue truppe da Petsamo.

6° L'U.R.S.S. godrà del diritto di libero transito, senza controllo doganale, attraverso Petsamo, in Norvegia e viceversa.

7° Nel corso dell'annata 1940, una linea ferroviaria sarà costruita da Kandalakcha a Kemijarvi.

8° Il trattato di pace sarà ratificato entro tre giorni. I documenti di ratifica saranno scambiati a Mosca.

9° Il 13 marzo, alle ore 12, le operazioni di guerra debbono cessare sui fronti. A partire dalle ore 18 del 15 marzo, le truppe delle due parti si ritireranno dietro le nuove frontiere di Stato.

10° I negoziati circa un accordo commerciale russo-finlandese saranno iniziati immediatamente.

Il Ministro degli Affari Esteri del Reich, von Ribbentrop, riferisce a Hitler sui colloqui romani.

Alla Camera francese, Daladier afferma che un corpo di spedizione per la Finlandia era pronto fin dal 28 febbraio, ma che si attendeva la richiesta ufficiale del Governo di Helsinki.

**Attività militare:** In Finlandia continuano i combattimenti.

Da Brusselle si segnalano altre violazioni del cielo belga da parte di apparecchi tedeschi da bombardamento. Il Governo belga presenta una nuova nota di protesta al Governo germanico.

Il piroscafo inglese *Gardenia*, di 3645 tonn., affonda nel Mare del Nord per urto contro mina; la nave britannica *Clau Stuart*, di 5670 tonn., affonda nella Manica in seguito a collisione. Il vapore olandese *Eulota*, di 6236 tonn., affonda per urto contro mina. Anche il motopeschereccio britannico *Halifax*, cola a picco nel Mare del Nord. Un sommergibile tedesco sarebbe stato affondato per bombardamento aereo nei pressi di Helgoland.

L'Ammiragliato annuncia che durante la settimana scorsa sono state affondate da azioni nemiche cinque navi inglesi e nessuna neutrale. La perdita di 18 mila e 673 tonnellate è al di sotto della media dal principio della guerra. Il totale del tonnellaggio mercantile perduto ad opera del nemico dallo scoppio della guerra è di 640 mila tonnellate.

Si comunica da Alessandria d'Egitto che unità da guerra sovietiche hanno fermato nel Mar Nero navi mercantili neutrali.

Il piroscafo germanico *Hannover*, di 5600 tonn., che l'equipaggio aveva tentato di affondare, è stato rimorchiato in un porto delle Indie occidentali inglesi.

**Mercoledì 13** Attività politica e diplomatica: La conclusione della pace fra la Russia e la Finlandia suscita vivo cordoglio in Finlandia, dove il popolo male si rassegna ai sacrifici impostigli. Il Ministro degli Affari Esteri Tanner, spiegando i motivi che hanno obbligato il governo a cedere alle imposizioni sovietiche, in un suo discorso radiodiffuso, esorta il popolo finlandese ad accettare con disciplina la situazione e a riprendere con maggior lena il lavoro costruttivo interrotto dalla guerra. Il Generale Mannerheim legge alle truppe un fiero ordine del giorno.

Alla Camera dei Comuni, Chamberlain fornisce chiarimenti sull'atteggiamento del Governo britannico nel conflitto russo-finlandese.

In seguito alle conversazioni fra il Duce e von Ribbentrop, si riunisce il Comitato Misto per gli scambi commerciali italo-tedeschi per adottare i provvedimenti necessari ad avviare per via di terra i rifornimenti di carbone dalla Germania all'Italia.

**Attività militare:** A Roma, alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni il Ministro della Guerra, Soddu, illustra, in sede di bilancio, il potenziamento dell'esercito italiano.

Un vapore germanico, di cui si ignora il nome, affonda nelle acque dello Jutland settentrionale.

**Giovedì 14** Attività politica e diplomatica: Il trasporto del carbone germanico in Italia sarà assicurato da 1500 vagoni che varcheranno quotidianamente la frontiera.

Si annuncia che la Svezia, la Norvegia, e la Finlandia inizieranno trattative per una alleanza difensiva.

Di ritorno da Londra, Sumner Welles si ferma a Parigi, dove è ricevuto nuovamente da Daladier, al quale consegna un documento confidenziale. Prima di partire per Roma, Welles si intrattiene con l'Ambasciatore d'Italia, Guariglia.

**Attività militare:** Sul fronte occidentale nessuna particolare azione.

Da Berlino si annuncia che un sottomarino germanico, rientrato da una crociera, avrebbe affondato 24.660 tonnellate di naviglio avversario e neutrale.

Si informa da Londra che un motopeschereccio armato avrebbe affondato a cannonate un sottomarino tedesco.

I giornali inglesi pubblicano poi un bilancio dell'attività dell'arma aerea britannica. Secondo i calcoli fatti da fonte competente, le forze aeree inglesi hanno compiuto fino ad oggi oltre un migliaio di voli diurni e notturni sul territorio nemico e oltre 40 apparecchi nemici sono stati abbattuti durante i primi sei mesi di guerra e altri 17 circa sono stati così gravemente danneggiati da potersi considerare quasi certamente perduti. Nessun caccia inglese è stato abbattuto in questi scontri.

Le forze aeree inglesi hanno portato a termine circa 50 voli di importanza, molti dei quali con obiettivi, vi situati a centinaia di miglia entro il territorio del Reich, quali Berlino, Amburgo, Stuttgart, Norimberga, la Rur e financo l'Austria e i porti baltici. In due solamente di questi voli, una quindicina di apparecchi da caccia tedeschi sono stati abbattuti dai bombardieri britannici, ma nella maggior parte dei casi la caccia nemica non si è alzata.

**Venerdì 15** Attività politica e diplomatica: La Dieta finlandese ratifica il trattato di pace con la Russia sovietica.

Proveniente dalla Francia, giunge a Roma Sumner Welles.

**Attività militare:** Sul fronte occidentale azioni locali di artiglieria.

La nave mercantile tedesca *La Coruña*, di 7.117 tonn., fermata da una nave da guerra inglese, è affondata dal suo equipaggio. Giunge in un porto inglese l'equipaggio del piroscafo inglese *British Endeavour*, silurato nell'Atlantico venti giorni fa.

**Sabato 16** Attività politica e diplomatica: A Roma Sumner Welles è ricevuto dal Re Imperatore, dal Ministro degli Esteri, Ciano e dal Duce.

A Helsinki il Presidente Kallio firma la ratifica del trattato di pace russo-finlandese.

**Attività militare:** Sul fronte occidentale attività d'artiglieria nel settore della Sarre. Azioni di pattuglie tedesche all'ovest dei Vosgi.

La nave ausiliaria britannica *Meida* affonda per urto contro mina. Lo spazzamine britannico *Peridot* affonda per urto contro mina.

Al largo della costa orientale britannica affonda per esplosione il piroscafo mercantile inglese *Melrose*, di 1589 tonn. Si ha inoltre notizia dell'affondamento dei piroscafi svedesi *Norma* e *Osman*, di 1316 tonn.

L'aviazione britannica sorvola il territorio germanico e polacco, mentre aerei germanici compiono voli di ricognizione sulla Francia e sul Mare del Nord, attaccando navi pattuglia britanniche.

Direttore Responsabile: Renato Caniglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C. Città Universitaria - Roma

**RATE CAMBI**  
PRIMAVERA  
E  
VICINA

Guida fotografica gratis da 40

**Foto Brennero**  
Roma  
www.AVASARI & FILIO  
PIAZZA ESEDRA 61





## CREATA PER LA VOSTRA DISTINZIONE

Siate esigenti! Provate l'Acqua di Colonia Coty, capsula rossa. Noterete subito che essa è diversa da ogni altra: più fresca, più pura, più deliziosamente profumata. E' la colonia usata in tutto il mondo da milioni di persone. Dopo la quotidiana rasatura della barba una semplice frizione tonifica l'epidermide dando al viso un'espressione di vivacità e di maschia distinzione.

Se invece desiderate una colonia con una gradazione di alcool e di profumo più forte, chiedete l'Acqua di Coty, capsula verde.

ACQUA DI COLONIA  
**COTY**  
*Capsula Rossa*

S. A. I. COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

## I DENTI DI FAMIGLIA UN MEZZO ECONOMICO PER PROTEGGERLI

Ecco una buona notizia per le mamme. Il migliore dei dentifrici costa, all'usarlo, meno di quelli a miglior mercato. Ed ecco perché: perché ne basta la metà. Un tubo di Kolynos dura due volte di più. Un solo centimetro sullo spazzolino asciutto è sufficiente.

Il Kolynos pulisce i denti in una maniera veramente incredibile. Esso distrugge i germi pericolosi che producono la carie e fa i denti splendidi di bianchezza, senza danneggiare lo smalto.


Se Voi desiderate risparmiare ed insieme dare alla vostra famiglia il miglior dentifricio, comperate il Kolynos.

**PER MAGGIOR RISPARMIO  
COMPERATE IL TUBO GRANDE**



**KOLYNOS**  
LA CREMA DENTIFRICIA  
*economica*





## "QUIRINALE MILLE AGHI"

Queste nuove calze vaporose, senza peso, quasi impalpabili, sono il fior fiore delle "Mille aghi", nei nuovi indovinatissimi colori "nube d'oro" e "bronzo"; le due tinte che conferiscono alle gambe femminili la snellezza e la giovinezza. Le calze "Quirinale" giudicate opera d'Arte, sono state ammesse alla prossima VII Triennale di Milano. Il loro prezzo è di L. 50 il paio. Per gentile concessione del loro creatore, alle lettrici e lettori di "Cronache della guerra", verranno consegnate, senza aumento di prezzo, in quell'artistico cofanetto porta-calze che eleva queste delicate guaine all'altezza di un graditissimo dono. Unico negozio di vendita in Italia: Soc. An. Franceschi, via Manzoni n. 16, Milano. Per riceverle fuori Milano basta inviare l'importo delle calze a mezzo vaglia postale o bancario, aggiungendo L. 1 ogni paio per le spese postali, e verranno consegnate a domicilio franco di ogni spesa il giorno successivo all'ordine.